

الدكتور محمود مختار برى
مدرس القانون التجارى والبحرى والجوى
كلية الحقوق — جامعة القاهرة

فانون الطياران وقت السيل



ملتزم الطبع والنشر
دار الفكر العربى

الكتور محمود مختار زبيري
مدرس القانون التجاري والبحري والجوي
كلية الحقوق — جامعة القاهرة

قانون الطيران وقت السلم

مقرم الطبع والنشر
دار الفكر العربي

سفر الحكيم سليمان

مقدمة

١ - أبداع الله الكون ، سمواته وأرضه ، وسخرها جميعاً لقوانين عامة سرمدية ، ثم خلق الإنسان ، استخلفه لعبارة الكون ، فوهبه للعقل قادراً على استكشاف هذه القوانين ، والهيمنة على الطبيعة وفقاً لستها (١) .

تعلقت عين الإنسان بالسيد ، أبصر الطيور صاقلت ويقبضن ، فثاق إلى أعماكها ، وصنع الأجنحة ، متمداً على قوة ذراعيه ، لخلق حتى كل منه الذراع وهو صريح طموح ما لبث أن تعددت طمأياه (٢) ؛ حتى أتمر جرد البشرية ، وتحقق الحلم الذي داعب أخيلة أسلافنا ؛ وما هو الإنسان بخندق أجواز الفضل ويضع قدميه على سطح القمر ، متشوقاً إلى الكواكب

(١) انظر - « الذروة في ظل الإسلام » الأستاذ الهني الخولي - ص ٦٨ .

(٢) انظر :

Wells (H. G) : A short history of the world - 1922- p 23 .

حيث يشير إلى ما تضمنته أساطير الإغريق . من أن شخصاً يدعى ديدالتوس ، ابتكر آلة طائرة ، ما لبث بعد طيرانها أن سقطت في البحر ، وذلك منذ ما يربو على ألفي عام قبل الميلاد . وفي رواية أخرى أن ديدالتوس ، صنع أجنحة له ولأبنه ، أكاروس ، الذي ظل علقاً حتى أذابت حرارة الشمس الشمع الذي ثبت به الأجنحة فبوى الابن صريخاً .

- انظر الموسوعة القيرية للنيسرة - ص ١١٧٦ .

ومن الملاحظات المعزولة ما لزم به « هاس بن فريش » المتوحد الأندلسي ،

حيث كتب عنه بالريش وشيخ جناسين ، يستنظمهما في الطيران حتى سقط ،

الموسوعة - مذهب الإشاعة - ص ١٢٦ .

الأخرى ، وهذا تمتد نشاط الإنسان إلى الفضاء ، يستد أن ظل حيز الأرض والبحر .

٢ - ولما كان النشاط الإنساني - حيثما يتم هذا النشاط - في حاجة إلى قاعدة تحكمه وتنظم ما يترتب عليه من علاقات بين البشر ؛ فقد ظهرت الحاجة إلى وضع القواعد القانونية التي تحكم العلاقات الناشئة عن استعمال الفضاء الجوي ؛ فأصبح لهذا الفضاء قانونه ، كما أن للبر والبحر قانوناً .

وموضوع دراستنا - بنظرة عامة - هو القانون الذي يحكم أنشطة الإنسان إذا ما اتخذت الفضاء الجوي لها مسرحاً . وثم تساؤلات أولية ، تتعلق بتعريف وتحديد نطاق هذا القانون وخصائصه ، وعلاقته بالقوانين الأخرى ، وتحديد مصادره ، وسنعرض لهذه التساؤلات ، لننتقل عقب ذلك إلى دراسة الأحكام التي تتضمنها هذه المصادر .

تعريف وتحديد نطاق القانون الجوي :

٣ - تعددت الاجتهادات التي قام بها الفقه ، في مقام تعريف القانون الجوي وتحديد نطاقه . ويمكن أن نميز بين اتجاهين رئيسيين في هذا السدد .

فتم اتجاه ، نظر أصحابه إلى الأداة التي توسل بها الإنسان كي يمارس الملاحة الجوية Navigation Aérienne ، ولما كانت الطائرة هي الوسيلة ، فقد انتهى أصحاب هذا الاتجاه إلى تعريف القانون الجوي باعتباره مجموعة القواعد القانونية ، التي تنظم استخدام الطائرة في الملاحة الجوية . وبكوار منطقياً أن يفضل أصحاب هذا النظر استعمال اصطلاح قانون الطيران Droit Aéronautique^(١) . ولا شك أن النصوص الوضعية سواء في

(١) انظر : 20 - 19 - F . 1970 - Droit aérien (MAX) Litvine

حيث يقرر :

“ C'est le moyen et non le milieu qui doit être le pivot de la définition du droit aérien ” .

التشريعات الوطنية ، أو الاتفاقيات الدولية ، تدعم موقف أصحاب هذا الاتجاه ، حيث تدور الأحكام في مجلتها حول الطائرة : جنسيتها ، ملكيتها ، ما يرد عليها من حقوق ، ما يتم بشأنها من عقود . الخ .

٤ - أما الاتجاه الثاني ، فقد اعتمد أنصاره على المجال الذي يتم فيه نشاط الإنسان الخاضع للقانون الجوي ، وبهذا يكون ذلك انفتاح منضمناً لمجموع القواعد التي تحكم المجال الجوي واستغلاله ، كما تحكم العلاقات الناشئة عن هذا الاستغلال (١) .

Lemoine (m .) -

== أيضاً في الاتجاه نفسه :

Traité de droit aérien - 1947 - N . 4

Le Goff (marcel) - manuel de droit aérien - 1954 - p. 48 - 49

chauveau (p .) - Droit aérien - 1951 - p . 11

وفي الفقه العربي - انظر :

- أستاذنا الدكتور محسن شفيق - محاضرات في القانون الجوي - ص ٢

- أستاذنا الدكتور علي جمال الدين عوض - القانون الجوي - ملخص دروس

١٩٧٦ - ص ٢

- أستاذنا الدكتور ثروت أنيس الأسبوطي - قانون الطيران المدني -

١٩٧٧ - ص ٥

Juglart (michel de) -

(١) انظر :

Traité élémentaire de droit aérien - 1952 - p. 10

De visscher -

أيضاً -

Le conflit de lois en matière de droit aérien - (Recueil des cours de l'academie de droit international - La Haye, 1934 - 2 - p . 279 .

أيضاً :

د . أبو زيد رضوان - سابق الإشارة - ص ٩ - مع ملاحظة أن المؤلف

يجري تفرقة داخل القانون الجوي ، على أساس ما إذا كان النشاط البشري يعمل

في الغلاف الجوي أو خارجه ، وفي الحالة الأولى تكون يحدد قانون الطيران

التجاري ، وفي الحالة الثانية تكون يحدد قانون القضاة الخارجي .

وواضح أنه في ظل هذا التعريف لا يقتصر الأمر على ما يتعلق بالطائرة ، كما هو شأن التعريف السابق ، بل يمتد نطاق القانون الجوي ليشمل كل صور استعمال الفضاء وما يترتب على هذه الاستعمالات من آثار وعلاقات ؛ فيحكم إنشاء محطات الفضاء والأقمار الصناعية ، والاتصالات اللاسلكية ، وأجهزة الأرصاد الجوية .. الخ .

هـ - ويلاحظ أن أصحاب الاتجاه الأول ، تأثروا فيما ذمبوا إليه بالمرحلة التي وصل إليها التطور التقني في مجال غزو الفضاء ، حيث وسيلة الإنسان هي الطائرة . ومعروف أن الطيران بدأ باستعمال البالون والمنطاد ، حيث كان يملأ البالون بغاز أخف من الهواء ، فطبعاً لهذا الاتجاه لو لم تظهر الطائرة لتحدد نطاق القانون الجوي وتعريفه على أساس الأداة المستخدمة أي « البالون » . فالأداة وسيلة فنية متأثر بما يحققه الإنسان من تقدم علمي فهي « وسيلة » تخضع للتغير والتطوير وبهذا لا يمكن أن تصلح أساساً لتعريف القانون الجوي وتحديد نطاقه نظراً لما يجب أن يتوفر لذلك التعريف وهذا التحديد من ثبات فسي .

و فضلاً عما سبق ، فإن الربط بين تعريف القانون الجوي والطائرة أدى إلى قصور التعريف عن الإحاطة بكثير من الأحكام المرتبطة ارتباطاً وثيقاً بالطائرة واستخدامها ، كالأحكام الخاصة بالاتصال اللاسلكي ، والتليفزيون الجوي ، والأرصاد الجوية .. الخ .

٦ - وترتيباً على ما سبق ، نرجع ما ذهب إليه أصحاب الاتجاه الثاني ، أي النظر إلى القانون الجوي باعتباره مجموع القواعد التي تحكم العلاقات الناشئة عن استخدام الفضاء الجوي ، وبهذا يتسع نطاق القانون ليشمل ما قصر عنه التعريف السابق فتمده ، ويصبح القانون الجوي اصطلاحاً يقابل قانون البر وقانون البحر ، ويصبح نطاق كل من هذه القوانين متحددًا بالمكان الذي يقع فيه نشاط الإسلخ المفترض إلى قاعدة تحكمه .

القانون الجوي وتقسيمات القانونية التقليدية

٧ - ينقسم القانون إلى قانون عام وقانون خاص ، وتندرج الفروع المختلفة للقانون تحت هذين القسمين الرئيسيين .

ومناط الفقرة - بصفة عامة - هو وجود الدولة كسلطة عامة أو عدم وجودها في العلاقات التي يتناولها القانون بالتظيم . وغنى عن البيان أن هذه التقسيمات نشأت واستقرت والانسان ما زال يمارس نشاطه على اليابسة أو في البحر .

ولما كنا قد اتينا فيما سبق إلى تعريف القانون الجوي باعتباره قانون الفضاء الجوي ، بالمقابلة لقانون البر وقانون البحر ، فإنه لا يتصور النظر للقانون الجوي ومعاملته باعتباره فرعاً من فروع القانون البري ، وإنما تأخذ المسألة في نظرنا شكلاً آخر يتعلق بمدى صريان هذه التقسيمات على الأحكام المختلفة التي يتضمنها القانون الجوي ، فهل يوجد قانون جوي عام أو قانون جوي خاص ؟ وهل توجد لكل قانون فروع تقابل ما نراه في القانون البري ؟

يرفض البعض هذا النظر ويصفه «بالقراية» ، ويذهب إلى تقسيم القانون الجوي إلى قانون الغلاف الجوي وهذا يسمى «قانون الطيران» ، ثم قانون «الفضاء الخارجي» ، أي يعالج أحكام النشاط الإنساني الذي يتم خارج هذا الغلاف^(١)

٨ - ونعتقد من جانبنا أن هذا الرأي لا يحل المشكلة ، إذ يبقى التساؤل عن صريان التقسيمات التقليدية داخل هذين الفرعين القول بهما ، أي يبقى

(١) أورد د. خير الله صديق الإشارة - ص ١٠٠ -

الأساقفة من وجود قانون عام وقانون خاص داخل كل من هذين الفرعين
فتم أحكام وقواعد تتعلق بسيادة الدولة على الهواء الذي يملأ إقليمها وتم
أحكام تتعلق بملكية الطائرة وطاقتها وهذه أحكام قانون عام لا ريب وهي
تدخل في مباحث قانون الطيران التجاري كما تدخل في مباحث قانون القضاء
الخارجي ، ومن ناحية مقابلة نجد أحكاماً تتعلق بالطائرة كأن يخضع للبيع
والرهن والحجز ، ونجد أحكاماً تتعلق بمقد النقل الجوي وعقد التأمين
الجوي . . الخ وهذه موضوعات القانون الخاص التي يعالجها قانون
الطيران أيضاً .

٩ - ولأننا نعتقد ترتيباً على ما سبق أن القانون الجوي باعتبار
مقابلته للقانون البري ، فإنه شأنه شأن هذا الأخير ، ينطوي على أحكام مختلفة
تدخل تحت التسميات القانونية التقليدية . ومن ثم نجد أن هناك قانوناً جويّاً
دولياً : ينظم العلاقات بين الدول بمناسبة استغلال الفضاء ، وتم قانون عام
داخلي كالقانون الإداري الذي ينظم أحكاماً تخص جسية الطائرة والنظام
الخاص بطاقتها ، الخ . ومن ناحية أخرى نجد أحكاماً تدخل في نطاق القانون
الجوي الخاص^(١) ، كالأحكام المتعلقة بملكية الطائرة وما يرد عليها من حقوق
عينية ، والأحكام المتعلقة بمقود النقل والتأمين . . . الخ .

ونخلص من جماع ما تقدم إلى أن القانون الجوي شأنه شأن القانون البري
تسرى بداخله التسميات التقليدية ، ولا نجد في الأمر غرابة ، لأن مناهج
هذه التسميات - كما أسلفنا - هو وجود أو عدم وجود السلطة العامة
في العلاقات القانونية موضوع التنظيم ، وهذا متحقق في العلاقات التي ينظمها
القانون الجوي كما سنرى .

(١) انظر

فاتية واستقلال القانون الجوي :

١٠ - تثير مشكلة استقلال القانون الجوي ، جدلاً مشابهاً لذلك الذى يثور بالنسبة للقانون البحرى ، وقد تفرق الرأى فى هذا الصدد ، بين قائل بذاتية واستقلال القانون الجوي ، وبين منكر وداحض لهذا الاستقلال ويستند القائلون باستقلال القانون الجوي إلى أن « الطيران » ، ظاهرة جديدة لها مخاطرها الخاصة ، التى تستلزم قانوناً جديداً فى كل عناصره . بحيث لا تكبله القواعد والتقاليد القانونية ، التى نشأت واستقرت ، وقت أن كان الإنسان حينئذ يمشى الأرض والبحر ، يرى فى غزو الفضاء حلاً بعيد المنال . وبالإضافة إلى ذلك ، فإن القانون .الجوى بطبيعته قانون دولى ، لأن الطائرة وسيلة نقل بين الدول - إذ قليلة الدول التى تسمح مساحتها باستعمال الطائرة كوسيلة نقل محلى - لذلك يحسن تخليص هذا القانون من أسر المبادئ والمفاهيم التى تحكم المشرع الوطنى ، والتى تؤدى إلى إعاقه حركة التدويل^(١) . فالمشرع الوطنى إذ يشرع لا يضع نصب عينيه سوى مصلحة

(١) انظر Katal - La re paration des dommages causés aux voyageurs dans les transports aériens " - Revue trimestrielle de droit civil - 1929 - p . 995 etc .

حيث يقرر ، أن القانون الجوي ، يكون فى المجال القانونى ، ظاهرة غير عادية لا تربطها بالماضى أى صلة . وبهذا يمكن أن يرد التفسير بجدة القانون الجوي واختلافه عن أى قانون قائم من قبل .

وفى الانجاء نفسه : Riese (otto) et lacour(Jean s.) .

précis de droit aérien - 1981 - p 20

picard (maurice) - Le droit aérien - 1949 - p. 5

Coquog (Raphaël) - Le droit privé international aérien p. 34

أيضاً - جرجلار - سابق الإشارة - ص ١٥ - ليتفين - سابق الإشارة -

ص ٢٢ - شوفو - ص ١٧ .

ذلك ، في حين أن التطور هناك أشار إليهم بالعالمية فلم يحرره من الأفكار والمفاهيم ذات الطابع الإقليمي والتي تعد انعكاساً للظروف الحضارية التي يمر بها مجتمع معين في مرحلة معينة . ويتبين أصحاب هذا الرأي إلى أن القانون الجوي لا يمتنع في تكوينه وتطوره ، كما تخضع له الفروع القانونية الأخرى ، فالتجارات الدولية هي التي أنشأت القانون الجوي وهي التي تسمى تطوره ، ولما كان ذلك كذلك ، فإن هذا القانون في تفسيره وتطبيقه لا يصح أن يخضع للبيادى . التي ينمى القاضي وهو يصدد أعمال القوانين الأخرى (١)

١١ - أما المتكرون لاستقلال القانون الجوي ، فإنهم يرون أن المبادئ والمفاهيم القانونية تتغير تبعاً لتغير الفلسفات والأفكار السائدة في مجتمع معين في مرحلة تاريخية معينة ، أما التقدم العلمى وما يسفر عنه من اختراعات ، فليس من شأنه أن يخلق أفكاراً أو مبادئ قانونية جديدة ، منبئة الصلة بالماضى ، وعندما يصعد المسافر إلى طائرة ... فإنه يرم مع الناقل عقداً ، وأياً ما كانت خصائص الأداة وسرعانها ، والمزايا التي تكفل تحقيقها ، فإن هذا لا يمثل أى قيمة بالنسبة لسعد النقل الذي أبرم بين المسافر والناقل (٢) ويدعم أصحاب هذا النظر رأيهم ، بالحركة الفقهية التي اتجهت إلى استلزام القانون البحرى وما يتضمنه من شطول ، لمواجهة مشاكل الملاحة الجوية ، فتم تشابه بين القانونين أدى إلى انتقال الاصطلاحات

(١) جرجلار - سابق الإشارة - ص ١٠ وما بعدها - ليونيد زمبران
سابق الإشارة - ص ١٢ - على جمال الدين صوحى - ص ٤ - أستاذة الدكتور
عبد شفيق - سابق الإشارة - ص ٤

(٢) انظر :-

القانونية واستعارتها ، فنجد للملاحة الجوية بالقيادة للنلاحة البحرية مثلاً وتدور أحكام القانون الجوي حول الطائرة ، دورين لأحكام القانون البحري حول السفينة ، وللملاحة جاسيتوطاظم له شروط بشأن السفينة ومطامها^(١) الخ . فليس الأمر إذا كما يصوره القائلون باستقلال القانون الجوي . وقد تظرف البعض قذهب إلى حد القول بأن « القانون الجوي ، لا يكون نظاماً قانونياً جديداً ، ولا تكون أقسامه فروعاً جديدة ... إنها لا تعدو أن تكون أبواباً جديدة مضافة إلى الأقسام القانونية القديمة »^(٢) .

١٢ - وإزاء هذا الاختلاف ، فإننا نعتقد من جانبنا أن القانون الجوي له وحدته الموضوعية المستمدة من استشاره بتنظيم أنشطة الإنسان في الفضاء الجوي ، لذلك فإننا لا تصور القول بأن القانون الجوي ليس سوى أبواب مضافة إلى فروع القانون الموجودة سلفاً ، إذ مؤدى هذا القول ، تقتبت ونجزئة الأحكام والقواعد القانونية الخاصة بالفضاء الجوي وتوزيعها على المجموعات القانونية المختلفة، وهو ما يجافى الوحدة التي تربط بين هذه القواعد التي تتوخى جميعها غاية واحدة هي تنظيم أنشطة الإنسان وعلاقاته ووضع الحلول للمشاكل الناجمة عن استغلال الفضاء .

والكنا نلفت النظر إلى أن هذه الوحدة ، تتعلق بالبناء الداخلي للقانون الجوي ، أما إذا انتقلنا إلى تحديد علاقة هذا القانون بالقوانين الأخرى

(١) جوجلاز - سابق الإشارة - ص ١١ وما بعدها .

وانظر في الاتجاه المعارض لاستقلال القانون الجوي :

Cartou (Louis) - Droit aérien - 1963 - p. 6 - 7

وأيضاً : لموان ، - سابق الإشارة - ص ٨ - ٩

(٢) انظر :-

Ahmed Fahmi Beheri - La police de la navigation aérienne
thèse pour le doctorat - 1938 - p 19 .

والمبادئ القانونية التي تحكم تكوينها وتفسيرها ؛ فإننا نتفق مع القائلين
بمخضوع القانون الجوي للقواعد والمبادئ القانونية العامة التي أسفر عنها
تطور الفكر القانوني ، لأن القانون الجوي لا يتقطع به الشائخ والصلات
فيصبح معزولاً عن التراث القانوني الذي يبدأ البحث فيه دوماً للثور على
حلول لا يستجد من مشاكل ، نعم قد تستلزم مخاطر الطيران تحويراً
في القواعد الموجودة ، ولكن ان تؤدي قط إلى خلق أفكار أو مبادئ
قانونية جديدة لا تجد بنورها فيها هو موجود سلفاً (١).

خصائص القانون الجوي :

ويتم القانون الجوي بخصائص عدة ، يمكن إجمالها فيما يلي :

١ - الطابع الدولي :

١٣ - يستعصى القانون الجوي ، على الطابع الإقليمي الذي تصطبغ
به فروع القانون الأخرى ، فبحكم أنه يتناول نشاط الإنسان في الفضاء الجوي ،
وبحكم السرعة التي تتميز بها وسائل غزو الفضاء ، فإنها لا يمكن أن يقتصر
استعمالها داخل حدود دولة واحدة ، فباستثناء الولايات المتحدة الأمريكية
والاتحاد السوفيتي ، لا يمكن تصور دولة تسمح مساحتها باستخدام الطائرات

(١) انظر - ، ليجوف ، - سابق الإشارة إليه - ص ١٣ ، وأيضاً ، أستاذنا
الدكتور ثروت الأسير على - سابق الإشارة إليه - ص ١٥ حيث يقرر :

« إن وجود قواعد خاصة لا يعني قطع الصلة تماماً مع المبادئ القانونية
العامة ، إن فصل الفرع عن الجزع يؤدي إلى تجرد الفرع ، واستيعاب القواعد
الخاصة لا يقتصر إلا في ضوء القواعد العامة ، حتى يعرف مدى انطباق الأولى
لثانية أو خروجها عنها ، »

« أيضاً - بيكار - سابق الإشارة - ص ٨ . »

مثلا كوجبة الثقل الداخلى بصفة معتادة . لذلك نجد أن هذا القانون نشأ على الصعيد الدولى قبل أن تصدر بشارته تشريعات وطنية .

ويسمى فى تدعيم وتأكيده هذا الطابع الدولى ، وحدة وتشابه المخاطر والظروف التى تواجه الإنسان فى الفضاء ، فلا تختلف المخاطر من دولة لأخرى ، مما يجعل الطريق لمبدأ التعاون الدولى وتوحيد قواعد القانون الجوى ، حيث لا تضطرم جهود التوحيد بالعقبات التى تعترض توحيد القوانين الأخرى ، المرتبطة بالعقائد والفلسفات التى تختلف من دولة لأخرى (١) .

٢ - الطابع السياسى :

١٤ - إن المخاطر والتهديدات ، التى تعرض لها الدول نتيجة التحليق فى سمائها عديدة ، اتضحت خلال الحربين العالميتين ، وازدادت مع تقدم صناعة الطائرات المخصصة لأعمال التحسس بما حدا بالدول إلى التدخل ووضع التواعد الكفيلة بحماية أمنها القومى . ولذا نجد النصوص الوضعية الأولى ، نسجم بالطابع الأمر الذى يحظر تحليق الطائرات فى سماء الدولة دون إذن مسبق أو يقصر ملكية المطارات على الدولة (١) .

٣ - الجودة والقابلية للتطور :

١٥ - لا ترتد نشأة القانون الجوى إلى أكثر من بداية القرن الذى نعيشه . فهو قانون جديد ، ويترتب على ذلك أن نطاقه غير قابل للتحديد

(١) شوفو - سابق الإشارة - ص ١٣ - ١٤ .

(٢) رند كرى على سبيل المثال الأمر الذى صدر فى فرنسا فى ٢٢ أبريل

١٨١٥ - الذى استلزم إذنا مسبقا قبل استخدام أى بالونات أو آلات للتحليق فى الفضاء - وكان أول نص صدر فى مصر يتعلق بتقرير احتكار الدولة للمطارات وذلك بالقانون رقم ٩ - عام ١٩٢٥ .

ومشاكلة لا يمكن حصرها ، إذ ملأ ال إنسان إلى جوده مستكفنا لا يفتقر
له عزم ، وتوسع أمله آفاق فناء تسبح كلها أوغل فيه ، تكشفته في ضالة
تسوط الذي قطع . وتعدد أوجه استخدام التقنية مع تعدد المعارف الإنسانية
واتسار الإنسان على العقبات التي تترصد طريقه ، ويواكب هذا دوما ظهور
المشاكل القانونية ، التي يقع على عاتق رجال القانون ابتكار الحلول
اللائمة لها .

٤ - الطابع الاتحادي :

١٦ - أدت الاعتبارات السياسية السابق ذكرها ، والحاجة إلى حماية
التروية لأمن وعافاها ، إلى تدخل الحكومات لسن اللوائح الكفيلة بذلك ،
بما طبع للقانون الجوي بطابع لاتحدي ، فتم لوائح فكفل سلامة الطائرات عند
التحليق ، وأخرى تمنع المواصفات اللازمة في بناء الطائرات والشروط اللازمة
توافرها في طاقم الطائرة وشروط استخدامهم ... الخ

٥ - الطابع الأمر :

١٧ - تنسم قواعد القانون الجوي بالسة الأمرة فهي ليست قواعد
مفسرة يمكن للأفراد استبعادها بإرادتهم . وهذه السمة تعتبر نتيجة منطقية
للاعتبارات السابقة ، إذ لن يتأتى للدولة أن تحمي مصالحها الحيوية ، وأمن
رعافاها ، إلا إذا كانت القواعد التي تصدرها في هذا الصدد قواعد أمرة لا يمكن
مخالفتها . وتبرز أهمية هذا الطابع الأمر في حالة الاتفاقيات الدولية التي تتضمنها
التشريعات الوطنية ، إذ تصبح عبئا إذا ترك لرعايا الدول الموقعة على الاتفاقية
حرية استبعاد أحكامها .

مصادر القانون الجوي

١٨ - أشرنا فيما سبق إلى الطابع الدولي للقانون الجوي ، وأوضحنا
أن هذا القانون نشأ دوليا ، وكانت الاتفاقيات الدولية أمبق من التشريعات

الوطنية ، في معالجة موضوعات ومشا كل القانون الجوي . لذلك نعرض أولاً لمصادر القانون الجوي على الصعيد الدولي ثم على الصعيد الوطني .

أولاً - مصادر القانون الجوي على الصعيد الدولي :

١٥ - اتفينا فيما ألفتنا إلى أن القانون الجوي ، تسرى بشأنه التقسيمات التقليدية التي تحكم قانون البر ، فثم قانون جوى عام وقانون جوى خاص ، ويحكم هذا التقسيم دراسة مصادر القانون الجوي على الصعيد الدولي ، فثم اتفاقيات تعالج مسائل القانون العام وأخرى تعالج مسائل القانون الخاص .

١ - اتفاقيات القانون الجوي العام :

(أ) اتفاقية باريس الدولية الخاصة بالملاحة الجوية . ١٢ أكتوبر

(١٩١٩) .

٢ - أبرزت الحرب العالمية الأولى ، أهمية الطيران وخطورتها على أمن الدول كسلاح مدمر ، وكوسيلة التحسيس ، ولذا عنت الدول بعد انتهاء الحرب ، بمعالجة الملاحة الجوية في صلب مهادنة فرساي ، وأنشئت لجنة للطيران^(١) ، منبثقة عن مؤتمر السلام ، قامت بإعداد مشروع الاتفاقية الدولية ، التي وافق عليها المجلس الأعلى للتوتم ، لتصبح هذه اتفاقية باريس التي ظلت مايربو على ترويج عاماً ميثاقاً عالمياً للملاحة الجوية . وقد كرسنت هذه الاتفاقية ، مبدأ سيادة الدولة الكاملة على الفضاء الجوي الذي يعلو أرضها (م ١) ، كما أصبح للدول الأطراف حق المرور البريء *Passage Inoffensif* في أقاليم الدول الأخرى الموقعة على الاتفاقية .

وعالجت الاتفاقية موضوعات عديدة: جنسية الطائرة، شهادات الصلاحية،

(١) " Commission de L' Aéronautique de la conférence de la paix "

قواعد إقلاع ورسو الطائرات ، سلطات الدول الأطراف في حظر مرور مسيئة من النقل الجوي .. الخ .

وأنشأت الاتفاقية اللجنة الدولية للملاحة الجوية^(١) (م ٣٤) والتي أفاضت بها الاتفاقية العديد من الاختصاصات^(٢) .

(ب) اتفاقية شيكاغو (٧ ديسمبر ١٩٤٤)^(٣) :

٢١ - وتباشير نصر الحلفاء تتأكد خلال عام ١٩٤٤ ، أخضت الولايات المتحدة الأمريكية زمام المبادرة ، ودعت إلى عقد مؤتمر دولي لمعالجة مشاكل الملاحة الجوية على نحو أكثر إحكاما بما حدث بعد الحرب العالمية الأولى . استجابت الدول لهذه المبادرة وأسفرت المؤتمر عن إبرام اتفاقية شيكاغو التي حلت محل اتفاقية باريس . وقد أبرزت أعمال المؤتمر ، التعارض بين مصالح الدول ؛ فبينما اتجهت الولايات المتحدة الأمريكية إلى تكريس مبدأ الحرية المطلقة في استغلال الفضاء الجوي ، نجد انجلترا وكندا يقسم موقعهما بالتخلف وتفسير هذا الاختلاف يكمن في أن الولايات المتحدة الأمريكية ، لم تتعرض للآضرار والخزائر الاقتصادية الناجمة عن الحرب والتي تعرضت لها الدول

(١) Commission Internationale de la Navigation Aérienne

والتي يعاد إليها اختصارا بـ : C. I. N. A.

(٢) تختص اللجنة على سبيل المثال بتلقي اقتراحات الدول الأطراف بشأن

تعديل أحكام الاتفاقية ، واختيار الدول بالمعلومات المتعلقة بالملاحة الجوية ، وإعداد الدراسات المتعلقة بهذه الملاحة ... إلخ .

(٣) في المرحلة الزمنية التي تلت اتفاقية باريس ، أبرمت اتفاقيات ذات

أهمية ضخمة نظرا لطابعها الإقليمي ، ويقصد بذلك اتفاقية ضمت أسبانيا ودول

أمريكا اللاتينية في عام ١٩٢٦ ، واتفاقية مافانا ، في عام ١٩٢٨ والتي أبرمت

فتم رعاية الولايات المتحدة الأمريكية لتنظيم الملاحة الجوية في القارة

الأمريكية

الأخرى ، مما أثر على حجم أسطولها الجوي وجعلها في موقف أدنى على صعيد المنافسة^(١) . وإذا هذا الاختلاف ، انتهى المؤتمر إلى وضع اتفاق مؤقت ، ثم اتفاقية دائمة هي اتفاقية شيكاغو التي أعادت معالجة كافة المسائل التي سبق أن تعرضت لها اتفاقية باريس ، وانشأت الاتفاقية ، الهيئة الدولية للطيران المدني^(٢) ، التي حلت محل لجنة الملاحة الجوية التي أنشئت في ظل اتفاقية باريس .

(ج) اتفاقية طوكيو الخاصة بمواجهة الجرائم التي تقع على متن الطائرة
(١٤ سبتمبر ١٩٦٣) :

٢٢ - أبرمت الاتفاقية تفاديا لإفلات مرتكبي الجرائم عن العقاب نظراً لعدم إمكان تحديد الاختصاص ، إذا وقعت هذه الجرائم على متن الطائرة حال كونها في مكان لا يخضع لاختصاص دولة معينة ، كما لو وقعت الجريمة والطائرة تحلق في الفضاء الذي يعلو البحار العالية مثلاً . وتدخل أحكام الاتفاقية في نطاق القانون الجوي العقابي^(٣) .

٢ - اتفاقيات القانون الجوي الخاص :

٢٣ - تعددت الاتفاقيات الدولية ، التي تعالج موضوعات القانون الجوي الخاص ، وتورد فيما يلي أهم هذه الاتفاقيات :

(١) انظر : Lacombe (J) et Saporta (m.) -

Les lois de l' AIR - 1953 - p. 88 -

هامش رقم (١) .

(٢) L'organisation internationale de l'aviation civile .

والتي يرمز لها ، بالايكار ، - اختصاراً لاسمها بالإنجليزية :

International Civil Aviation Organisation - I C. A. O

(٣) وتجدر الإشارة إلى اتفاقية لاهاي المبرمة في ١٦ سبتمبر ١٩٧٠ والتي

تواجه ما يسمى بالقرصنة الجوية ، أي خطف الطائرات ، وتحويل مسارها .

(٢ - قانون الطيران)

(١) اتفاقية وارسو (١٢ أكتوبر ١٩٢٩) :

وتتوخى هذه الاتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي ، سواء تعلق بنقل الأشخاص أو البضائع . وقد تعرضت هذه الاتفاقية للتعديل في « لاهاي » ١٩٥٥ ، ثم في « جوادالاجارا » في عام ١٩٦١ وأخيراً في « جواتيمالا » في ٨ مارس ١٩٧١ .

(ب) اتفاقية روما (٢٩ مايو ١٩٣٣) .

وتهدف هذه الاتفاقية بدورها إلى توحيد بعض القواعد المتعلقة بالأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على السطح ، وقد عدلت في روما بتاريخ ٧ أكتوبر ١٩٥٢ .

(ج) اتفاقية روما التي أبرمت في تاريخ الاتفاقية السابقة ، والتي تعرضت لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرة .

(د) اتفاقية بروكسل في ٢٩ سبتمبر ١٩٣٨ - وهي تسعى لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بمساعدة وإنقاذ الطائرات .

(هـ) اتفاقية جنيف في ١٩ يونيو ١٩٤٨ والخاصة بالاعتراف الدولي بالحقوق الواردة على الطائرات .

٣- مصادر دولية أخرى :

٢٤ - إن للقانون الجوي مصادراً ، لا ترجع إلى مبادرات الدول والحكومات وإنما إلى جهود شركات ومؤسسات النقل الجوي ، في الدول المختلفة . فقد أنشأت هذه الشركات « الاتحاد الدولي للنقل الجوي » (١) (إياتا) .

وذلك لحماية مصالحها وتطوير خدمة النقل الجوي الدولي ، وتنظيم

العلاقات التي تنشأ بمناسبة . وقد قامت اللجنة القانونية لهذا الاتحاد بوضع شروط عامة Conditions generales ، تنظم عقد نقل الأشخاص وأمتعتهم ، وأيضاً عقد نقل البضائع .

ويلزم لكي تسرى هذه الشروط ، أن تتفق الأطراف في عملية النقل على الأخذ بها فمناط إعمالها هو إرادة طرفي عقد النقل بصدد كل عملية على حدة .

ولكي تسرى هذه الشروط ، يلزم ألا تكون متعارضة مع التشريع الوطني أو مع معاهدة دولية .

وتجدر الإشارة إلى أن شركات ومؤسسات النقل الجوي في الدول العربية قد حذت الحذو بنفسه فاتفقت على إنشاء اتحاد للنقل الجوي^(١) يعمل على تنظيم عقود النقل بين الدول العربية ، وتنشيط السياحة وتطوير خدمات النقل الجوي .

ثانياً - مصادر القانون الجوي على الصعيد الدولي :

٢٥ - لم يصدر في مصر حتى الآن ، تشريع موحد ، يعالج مشاكل الملاحة الجوية ، واقتصر الأمر على تشريعات متفرقة تعالج جزئيات مختلفة . وكان أول تدخل تشريعي في عام ١٩٢٠ عندما صدر تشريع بمادة واحدة يحظر إنشاء المطارات ويجعل ذلك احتكاراً للدولة ، وذلك في وقت لم تكن بمصر فيه مطارات ١١ . وتواتت التشريعات بعد ذلك حيث صدر تشريع في ١٩٣٥ وآخر في ١٩٤١ يتعلقان بقواعد ضبط الملاحة الجوية ، وتقرير سيادة الدولة على الفضاء الجوي ، ثم صدرت مراسيم بقوانين تحدد مناطق الخطر حول المطارات .

وبالإضافة إلى التشريعات ، نجد أن الاتفاقيات الدولية سألقة الذكر والتي صدقت مصر على بعضها تعد مصدرا للقانون الجوي ، فيلتزم القاضى بتطبيق أحكام هذه الاتفاقيات إذا توافرت شروط انطباقها كما سنرى .

وقد صدقت مصر على الاتفاقيات الآتية :

١ - اتفاقية شيكاغو وقد تم التصديق وصدر بذلك القانون رقم ١٥ لسنة ١٩٤٧ ، كما صدر القانون رقم ١٦ لسنة ١٩٤٧ بشأن اتفاقية المرور التي تكون جزءاً من اتفاقية شيكاغو .

٢ - اتفاقية وارسو ، وقد صدر بمرئيتها القانون رقم ٥٩٣ لسنة ١٩٥٥ وتعديلها في جواد الاجارا الذي سري في مصر ابتداء من ١٢ أغسطس ١٩٦٤ .

٣ - اتفاقية روما الخاصة بمسئولية مستغل الطائرة عن الأضرار التي تلحق بالسطح وصدر في مصر القانون رقم ٣٩٦ لسنة ١٩٥٣ في شأن هذه الاتفاقية .

٤ - اتفاقية لاهاي الخاصة بالصحة الدولية (ق رقم ٢٢ لسنة ١٩٣٤) .

تحديد موضوع الدراسة :

٢٦ - إذا كان القانون الجوي ، يتسع لكل المشاكل التي يثيرها استغلال الفضاء الجوي ، فإن دراستنا ستتقصر على المشاكل المترتبة على استغلال الطائرة في النقل الجوي . ولا يصح أن يؤدي ذلك إلى اللبس ، لما انتهينا إليه بصدد تعريف القانون الجوي ، من شموله لكل المشاكل الناجمة عن استغلال الفضاء الجوي ، إذ أن تعريف القانون الجوي شيء ، واقتصار دراستنا على جانب منه شيء آخر .

وفضلاً عما سبق ، فإن الدراسة ستنصب فقط على الطيران الجوي وقت

السلم ، إذ مع التسليم بوجود قوانين ومعاهدات تحكم الطيران الحربي ، إلا أننا نعتقد أن موضوع الحرب يدخل أساساً في دراسات القانون الدولي العام.

خطة الدراسة :

٢٧ - إن الفضاء الجوي ، أصبح منذ ابتكار الإنسان للطائرة ، مسرحاً للنشاط الإنسان ، ومن هنا ظهرت الحاجة إلى القانون ليحكم وينظم هذه الأنشطة ، وما تتمخض عنه من علاقات ، واهتينا فيما سبق إلى أن التقسيمات التقليدية المعروفة تسرى على هذا القانون ، وتأسيساً على ذلك نجد منطقياً أن نقسم دراستنا على هدى هذه التقسيمات فنبدأ في القسم الأول بدراسة القانون الجوي العام ، ثم نتناول القانون الجوي الخاص في القسم الثاني.

القسم الأول

القانون الجوي العام

تمهيد وتقسيم :

٢٨ — إن الطيران نشاط إنساني يتم بالعالمية ، فالطائرة أساساً تعد وسيلة للنقل الدولي ، ومؤدى ذلك بالضرورة ، أن الطائرة لا بد وأن تخلق في الفضاء الجوي الذي يعلو أقاليم الدول الأخرى ، وهذا يبرز مشكلة سيادة الدولة على الفضاء الجوي ، ومدى هذه السيادة والقيود التي تترتب عليها .

ومن ناحية أخرى ، نجد أن الطائرة باعتبارها أداة الإنسان في الطيران تخضع لنظام قانوني يهدف إلى تأمين سلامة هذه الأداة وقيادتها بوجهيتها ، لذلك نجد قواعد قانونية ذات طابع إداري ، تتعلق بتسجيل الطائرات وتمديد جنسيتها ، بالإضافة إلى القواعد ذات الطابع المتباين وفضلاً عما سبق فإن قيادة الطائرة تستلزم عانفاً مؤهلاً تأهيلاً خاصاً كما تستلزم تشديد المركز القانوني لقائد الطائرة ، وتزويده بالسلطات اللازمة لمواجهة ما قد يفاجئه من مواقف، سال تحليقه في الفضاء معزولاً عن الأرض .

وبما امتدت رحلة الطائرة ، فإنها لا تنبثق أن تعود إلى البلاد ، ويرتفع دور الطائرة إجماداً شاملاً الأرض بتعين أن تتوافر فيه نواتج فنية . هندسية ، علاوة على ضرورة وجود نظام إداري يحكم تأمين سلامة توجيه الطائرة وإرشادها حتى ترسو ، ثم تقديم الخدمات الضرورية لاستقبال المسافرين أو نقل البضائع .

وعلى ذلك نجد أن هذا القسم يتفرع إلى أبواب ثلاثة على التوالى :

الباب الأول :

النظام القانونى للفضاء الجوى .

الباب الثانى :

النظام القانونى للطائرة وطاقمها .

الباب الثالث :

النظام القانونى للطائرات .

الباب الأول

النظام القانوني للفضاء الجوي

المشكلة القانونية :

٢٩ - منذ خلق الإنسان ، وهو يمد بصره إلى السماء ، يرقب حركة الشمس والقمر ؛ فتعلم الحساب ، وتأمل النجوم فأتخذها دليلاً ومرشداً ، ونشأت علوم الفلك ، وتم رصد الكواكب ومساراتها ، وسمى الإنسان البروج في السماء ، قبل أن يتعلم الكتابة ، وقدر للبروج منازلها منذ آلاف السنين قبل ميلاد سيدنا عيسى عليه السلام^(١) . وظل الفضاء الجوي على هذا النحو ، مثيراً لاهتمام العلماء أو خيال الشعراء ، ولم يدخل دائرة علم القانون ، إلا عندما توصل العلم التطبيقي إلى اختراع الطائرة فركب الإنسان منها يخترق أجواز الفضاء . فالقانون لا شأن له بالطبيعة معزولة عن الإنسان ، إنه يهتم أساساً بالإنسان وأنشطته وما قد يترتب على هذه الأنشطة من مشاكل ومنازعات ، ولم يتحقق للإنسان نشاط في الفضاء إلا منذ قرن ونصف من الزمان ، هو تاريخ نشأة وميلاد القانون الجوي أيضاً .

٣٠ - وأول ما ثار من تساؤلات ، عقب نجاح الإنسان في ابتكار الطائرات كان يتعاقب بموقف أصحاب العقارات التي تمرق فوقها الطائرة ، وما تعرض له ممتلكاتهم من احتمالات الخطر ، إذا ما سقطت الطائرة فألحقت بهم

(١) انظر - دافيد بروجاميني - السكون - المكتبة البلدية - لايف - تعريب دار الترجمة والنشر لشئون البترول - لبنان - بيروت - ١٩٦٢ - ص ١٢ - ص ١٩ حيث يشير إلى أن الصيادين أنشأوا مراصداً ورصدوا الكسوف منذ أربعة آلاف عام قبل الميلاد - كما أن الفراعنة أنشأوا التقاويم قبل ٢٥٠٠ عام قبل الميلاد ، وقسموا فصول السنة الزراعية تبعاً لظهور واختفاء نجوم معينة .

الأضرار ، بل إن مجرد تخليق الطائرة فوق المراعى أدى فى قضايا عديدة ، إلى هلع الحيوانات جداً أدى إلى موتها^(١) . فهل يمتلك أصحاب السطح ، منع عمليات التخليق ، حفاظاً على أموالهم وهل يكون لهم فى هذه الحالة سند من القانون ؟

وإذا خرجنا بالمشكلة عن نطاق الدولة الواحدة ، فإن التساؤل ذاته يثور متعلقاً بهذه المرة بحق الدولة على فضاها الجوى الذى يملو إقليمها وهل تلك منع تخليق الطائرات الأجنبية وإذا كانت كذلك فما هو الأساس القانونى لهذا الحق ؟

وتجد تصدى الفقه لهذه المشكلة بشقيها ، وتشعبت الآراء ، رغم ما قد يقادير إلى الذهن من إجابات تبدو بدعية ، وعالج المشرعون هذه التساؤلات ، كما تعرضت لها الاتفاقيات الدولية ووضعوا لها حلولاً .^١

وسنعرض لدراسة هذه المشكلة ، سواء فى إطار الجدل الفقهي أو فى إطار الموضوع الوضعية دولية كانت أو وطنية .

(١) انظر قضاء محكمة الرايش فى ٤ أبريل ١٩٣٠ - مشار إليه فى :
أستاذنا الدكتور ثروت أنيس الأسيوطن - سابق الإشارة إليه - ص ٩١ وقد
تمددت المحكمة لدعوى مرفوعة من صاحب مزرعة يتولى تربية نوع من الثعالب
ذات الفراء الثمين ، على صاحب مطار قريب من المزرعة ، وذلك على أساس أن
تخليق الطائرات وأزيزها عند طيرانها المنخفض أدى إلى إزعاج الثعالب وإجهاد
إناسها .

الفصل الأول

النظريات الفقهية

تقسيم :

٣١ - يتضح من عرضنا للمشكلة على النحو السابق ، أن الفقه تصدى للمشكلة بادئاً بمعالجتها على الصعيد الوطنى ، أى تحديد حق صاحب الملكية الخاصة على الفضاء الذى يعلو أملاكه ، وسنعرض لهذا الوجه من المشكلة ، لننتقل بعد ذلك لمناقشة حق الدولة على الفضاء الجوى الذى يعلو إقليمها ..

حق مالك السطح على الفضاء الجوى الذى يعلو أملاكه

حدود حق مالك السطح .

(١) فى القانون الرومانى :

٣٢ - معروف أن حق الملكية حق عينى ، له محل (Objet) يرد عليه ، ويحول هذا الحق صاحبه حقوقاً استثنائية فى استعمال واستغلال محل حقه والتصرف فيه . وطبعى أن تنحدد حدود هذا الحق مادياً ، بحدود المحل الذى يرد عليه . ولكن ما هى هذه الحدود فى حالة مالك السطح بالنسبة للفضاء الذى يعلو أملاكه ؟

يتم بعض الفقهاء وجههم شطر نصوص القانون المدنى الرومانى ، فوجدوا فيها ما يصلح أساساً للقول ، بأن مالك السطح ، يملك الفضاء الجوى الذى

يعلوه^(١) . إلى ما لا نهاية *ad infinitum* ، وترتيباً على ذلك يكون لمالك السطح أن يمنع أى تحليق فى الفضاء الذى يعلو ممتلكاته .

٣٣ — ولكن ألا يحق التساؤل عن مفهوم هذه القاعدة الرومانية ، وهل عني واضعوها وتصوروها هذه النتيجة التى انتهى إليها الفقه وهو يعالج مشكلة الملاحة الجوية التى لم تكن ترد على ذهن واضعى مجموعة جستنيان ؟

لفت هذا التساؤل نظر بعض الباحثين ، الذين انتهوا فى أبحاثهم إلى أن النصوص الرومانية الأصلية ، التى يستند إليها الفقه لم تنصرف إلا إلى حق مالك الأرض فى زراعتها والبناء عليها إلى أى علو يشاء ، كما انتهوا إلى أن القانون المدنى الرومانى لم يتضمن أى نص يعطى لصاحب الملكية الخاصة ، حقاً على الفضاء الجوى ، وأن ما ورد فى هذا القانون ، اقتصر على ملكية الفضاء الذى يعلو الأملاك العامة ، كالطرق أو أماكن العبادة^(٢) .

٣٤ — ولكن يبقى تحديد مصدر هذا الخطأ الذى وقع فيه الفقهاء الذين استندوا إلى النصوص الرومانية . تكشف البحث فى هذا الصدد عن وجود تنقيح ، ينسب إلى فقيه رومانى يدعى «أكورس» ، وبهذه الحاشية

(١) ونص القاعدة كالتالى :-

“ Cujus est solum, ejus est usque ad coelum ”

ومؤداهما أن مالك الأرض يملك الفضاء الذى يعلوها .

ومن الفقهاء المؤيدين لهذا النظر :-

Roby (Henry - John) - Roman private law in the times of
cicero of the Antonines - 1902 - p. 414

أيضاً - Lardone - Airspace rights in Roman law -

(Air law review - 1931 - p. 455)

مشار إليه فى رسالة الدكتور خميس خضر ، الملاحة الجوية والملكية الخاصة ،

١٩٦٤ - ص ١١ - ١٢ .

(٢) انظر - جوجلار - سابق الإشارة - ص ١٦١ .

أو التنقيح الذي أضافه هذا الفقيه وجدت العبارة التي استند إليها الفقه ،
فهذا النص إذاً ليس إلا رأى فقيه فهم النصوص الرومانية فهماً خاطئاً فدون
فهمه الخاطئ على نحو اختلط بالنصوص الأصلية (١) .

(ب) في القانون الفرنسي :

٣٥ - ونظراً لأن المادة ٥٥٢ من القانون المدني الفرنسي ، نصت على
امتداد حق مالك السطح إلى الفضاء الذي يعلوه ، فقد تار الجدل عن مدى
إطلاق هذا الحق .

ذهب رأى إلى امتداد حق مالك السطح إلى الفضاء الجوى على نحو مطلق
أي إلى مالا نهاية في الدلو ، كما اتجه قضاء بعض المحاكم إلى تبني هذا التفسير (٢) .
إلا أن ابتكار الطيران ، كان ولا شك أحد العوامل التي أدت إلى إعادة

(١) د . خميس خضر - السابق - ص ١٥ .

(٢) في الفقه انظر : -

Aubry (Charles) et Rau (C.) - Droit civil francais 1935 -
T . 2 - p . 261 .

أيضاً
Ripert (George) - De l' exercice du droit de
propriété dans ses rapports avec les propriétés voisines - Aix -
1902 - p 133 (thèse de doctorat)

في القضاء انظر : قضاء محكمة د. تورز ، المدنية في ١٩ يناير ١٨٨٧ - داللو -
١٩٠٠ ص ٣٦١ حيث قرر الحكم أن نص المادة ٥٥٢ ، لم يقيد حق مالك
الأرض على الفضاء الجوى الذي يعلو أرضه وبالتالي فإن هذا الحق يكون
مطلقاً ، ويكون من حق مالك الأرض خلع الكابلات والأسلاك الكهربائية
التي تمر فوق أرضه .

أيضاً في الاتجاه نفسه - قضاء محكمة د. ليل ، - ١٥ نوفمبر ١٨٩٩ - داللو -
١٩٠٠ ص ٣٦١ وقضاء د. بوردو ، في ٢٤ نوفمبر ١٩١٠ - داللو - ١٩١٠ :
ص ٣٣٦ .

النظر في هذا التفسير . لذلك نجد أن الفقه يساير القضاء اتجه إلى القول بامتداد حق مالك السطح إلى العلو المفيد فقط ، أى الارتفاع الذى تتحقق فيه لذلك العقار منافع فعلا ، كارتفاع المباني مثلا . واستعان الفقه والقضاء بنظرية التعسف فى استعمال الحق ، لكي يضيق من نطاق الحق على الفضاء الجوى^(١) .

٣٦ - نخلص مما سبق إلى أن تطور الفكر القانوني أدى إلى تقييد حق صاحب السطح ، فلم يعد الحق مطلقا يمتد إلى ما لانهاية علواً ، إذ أن ذلك يعد ضرباً من الشطط ، لأن الملكية لا تعدو أن تكون حقاً ، والحقوق جميعها مقيدة بالغايات الاجتماعية والاقتصادية التى تقرر هذه الحقوق لتحقيقها . وعبثاً يحاول الباحث أن يجد غاية اقتصادية أو اجتماعية ، تتحقق بإطلاق ملكية صاحب الأرض - مثلاً - حتى تشمل ما يواها من نجوم وكواكب ونيازك فى السموات ، فإذا أضفنا إلى ذلك أن اختلاف الحق على هذا النحو من شأنه أن يكبل تقدم الطيران كأحد وأهم سبل الاتصال بين البشر فإنه

(١) د . محسن شفيق - سابق الإشارة - ص ١١

فى النسخة انظر :

Julliot - De la propriété du domaine aérien - Revue des idées- 1908 . p . 520

أيضاً Leblanc - La navigation aérienne - au point de vue de droit civil - thèse - paris - 1914 - p . 40

وفى القضاء انظر :

قضاء محكمة السين فى ١٠ يونيو ١٩١٤ - مجلة المحاكم - ٢٠ يونيو ١٩١٤^١ حيث قرر الحكم أن ملكية العلو - يجب أن يتم تضييقها لتقف عند حد العلو القابل للاستعمال Hauteur -- utilisable .

وبصدد تطبيق نظرية التعسف فى استعمال الحق - انظر - ليجوف - سابق الإشارة - طبعة ١٩٣٤ - ص ٢٠ وأيضاً - كونستانتين فى مؤلفه ، القانون الجوى الفرنسي - ١٩١٢ ص ١٤ - ١٥ والأحكام المشار إليها .

يبدو واضحاً أن التحصن بهذا الحق المطلق لتعويق مرفق حيوى من المرافق
التي يعتمد عليها الإنسان ، إنما يرجع إلى أنانية أفراد ييغون التحكم دون أن
يتحقق لهم من جراء موقفهم هذا أى نفع ، وليس بعد هذا تعسفاً يمكن
تصوره .

التشريعات الوطنية :

٢٧ - تضمنت التشريعات المختلفة ، نصوصاً تحد من حق مالك السطح
على الفضاء الجوى الذى يعلو أملاكه ، فقصرت هذا الحق على الارتفاع المستعمل
أو الارتفاع المفيد ، الذى يلزم المالك للاستفادة من أرضه ، أما ما يجاوز هذا
الارتفاع ، أى الارتفاع الذى لا يمكن للمالك إدعاء استخدامه أو الاستفادة
منه فإنه يظل طامقاً لا تمتد إليه ملكية صاحب البقار . ونذكر فيما يلى أمثلة
من هذه التشريعات :

(أ) التشريع الفرنسى : نصت المادة ١٩/٢ من قانون الملاحة الجوية على
حرية التحليق فوق الأملاك الخاصة ، طالما أن هذا لا يعرقل مباشرة المالك
لحقوقه .

(ب) التشريع الألمانى : نصت المادة ٩٠٥ من التشريع الصادر فى عام ١٨٩٦
على امتداد حق مالك السطح إلى العلو مع تقرير حرية العمل فى الفضاء الجوى
الذى لا تكون للمالك مصلحة فى استخدامه .

(ج) التشريع السويسرى : نصت المادة ٦٦٧ على قصر حق المالك على
العلو المفيد لاستعماله فقط ^(١) .

(١) البحرى - سابق الإشارة - ص ٢٢ .

موقف المشرع المصري :

٣٨ - في ظل القانون المدني القديم ، أسبغ المشرع على حق الملكية صفة الإطلاق التي نقلها عن مجموعة قائلين ، ولم تعالج النصوص معالجة مباشرة ، مسألة حق المالك على القضاء الجوى . واتجه الفقه في جانب منه إلى تبني ، انتهى إليه الرأي في فرنسا ، أى تقييد حق مالك السطح استناداً إلى فكرة التعسف في استعمال الحق ، بينما ذهب جانب آخر إلى تبني الحل الذى أخذ به المشرع السويسرى ، أى قصر حق مالك السطح على الارتفاع المفيد له فحسب ، وقد استند هذا الرأي إلى أن القضاء المصرى يجرى على تقييد حقوق المالك إذا اقتضت ذلك المصلحة العامة ، حتى دون سند من التشريع^(١) .

واقدم جاء القانون المدنى الجديد ليأخذ جانب الرأي الأخير ، إذ نصت المادة ٨٠٣ ، على توقف حق المالك عند الارتفاع المفيد له أما ما جاوز ذلك فيظل طليقاً أمام الملاحاة الجوية .

(١) السابق - ص ٢٨ - وأيضاً ويكار ، - سابق الإشارة ص ٢٣ .
وجدير بالذكر أن الشريعة الإسلامية ، تستمد أحكامها من القرآن الكريم وسنة الرسول صلى الله عليه وسلم ، فضلاً عن أن المصلحة المرسله تعد مصدراً من مصادر التشريع فيما لم يرد فيه نص . ومصلحة الجماعة الإسلامية مقدمة على المصالح الخاصة ، وترتبط على ذلك فإن ملكية صاحب السطح ، لا يمكن أن تعوق الملاحاة الجوية التي بها تحصل منفعة الأمة الإسلامية سواء وقت السلم أو وقت الحرب . وعلاوة على ذلك فإن فكرة التعسف في استعمال الحق - استوحاها مشرع القانون المدنى المصرى من الفقه الإسلامى - انظر في هذا الصدد :
أستاذنا الدكتور عبد المنعم فرج الصدة .

دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية والقانون الوضعى في المعاملات المالية
١٩٧٠ - ص ٧٥ - أيضاً - على الحقيف - الملكية في الشريعة الإسلامية مع
المقارنة بالتراعى الوضعية - ص ١٠٢ مشار إليه في مؤلف الدكتور الصدة .

المبحث الثاني

سيادة الدولة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها

تقسيم :

٣٩ - إذا كان مبدأ سيادة الدولة على إقليمها ، يعد من مسلمات القانون الدولي العام ، فإن بسط هذا المبدأ على الفضاء الجوي ، يجد معارضة من جانب العديد من الفقهاء ، كما أنه لقي تقييداً في المعاهدات الدولية وذلك في محاولة للتوفيق بين ما يقتضيه تطور الطيران ، كوسيلة نقل دولي بالدرجة الأولى ، وبين مقتضيات سلامة وأمن الدول التي يتم التحليق في سماءها . فإذا نظرنا إلى اعتبارات أمن الدولة ، والمحافظة على البقاء ، ترجح نظرية سيادة الدولة المطلقة على الفضاء الجوي ، وعلى العكس ترجح نظرية حرية الفضاء الجوي ، إذا نظرنا إلى مقتضيات تطوير وتسيير النقل الجوي الذي ينسم بالطابع الدولي ، منذ نشأته ، كما أسلفنا القول عند دراسة خصائص القانون الجوي^(١) .

وقد اختلفت مواقف الفقهاء ، حسب ترجيح هذه المقتضيات أو تلك الاعتبارات .

وقبل الخوض في عرض النظريات الفقهية ، ألا يحق التساؤل بداءة عن تعريف الفضاء الجوي ، الذي تحدده هذه النظريات نظاماً قانونياً ؟ بهذا التساؤل ندأ ، على أن نعقب ذلك ، بعرض النظريات المختلفة .

(١) انظر ما سبق بند ١٢ و ١٣ .

(٣ - قانون الطيران)

المطلب الأول

تعريف الفضاء الجوي

الحاجة الى هذا التعريف :

٤ - لم يعط الفقه عناية كبيرة ، لتعريف الفضاء الجوي ، ولعل ذلك يرجع إلى افتراض أن إدراك المقصود بالفضاء الجوي ، أمر بدهي لا يحتاج جدلاً ؛ فهو لا يعدو أن يكون الغلاف المحيط بالأرض ، والذي يحتوي على الهواء والغازات والعناصر الطبيعية الأخرى ، أليس هذا هو الفضاء الذي يحويه الإنسان بوسائله المتطورة ، ابتداء من المنطاد حتى الطائرات العملاقة ؟

٤١ - كان ممكناً التسليم بذلك إلا أن التقدم العلى وما أفضى إليه من اختراع الصواريخ والأقمار الصناعية ، ومركبات الفضاء التي استقرت على الكواكب الأخرى ، تجعل من تعريف الفضاء الجوي على النحو السابق ، تعريفاً قاصراً ومتخلفاً عن إنجازات الإنسان المتشوف إلى كشف أسرار الكون . من هنا تبدو الحاجة ملحة إلى تعريف وتحديد المقصود بالفضاء الجوي الذي يراد إخضاعه لسيادة الدولة ، أو إطلاق حرية الخلق فيه . فهل يظل التعريف السابق محتفظاً بقيمته أى يظل الفضاء الجوي مقصوراً على الغلاف الهوائى *atmosphère* المحيط بالأرض أم أنه يتسع ليشمل المجالات الجديدة التي وصل إليها الإنسان وبدأ يمارس فيها أنشطته ؟

هذا ما نحاول الإجابة عليه الآن ..

التمييز بين الهواء والفضاء الجوي :

٤٢ - ويتعين للإجابة على هذا السؤال ، أن نميز بين الهواء *air* ، والفضاء الجوي *espace-aérien* . فالهواء هو غاز طبيعي ، يتكون من

الأكسجين والنتروجين وبعض الغازات الأخرى^(١)، وهو بهذا الوصف ضروري لكل حياة. والهواء بطبيعته، لا يقبل حيازة، إنه غاز يتحرك بلا عائق، لا توقفه الحدود الإقليمية بين الدول، فها هو موجود منه في فضاء مصر، ينساب إلى الفضاء الذي يعلو الدول الأخرى، بحيث لا يوجد ثبات يسمح بإمكان حيازته أو ادعاء ملكيته، إنه لا يصلح محلاً لـ *objet* لحق، لأنه غير محدد وغير قابل للتحديد، وبالتالي لا يتصور أن يكون مالا^(٢) *bien*.

٤٣ - والهواء محددًا على هذا النحو، ليس مرادفًا للفضاء، إذ تسبح في الفضاء غازات أخرى فضلاً عن الأتربة والغبار والجراثيم. فالهواء شأنه شأن هذه العناصر، يوجد في الفضاء، باعتبار أنه أحد محتوياته، ولا يتصور عقلاً أن يكون المحتوى مرادفًا لما يحتويه. ولقد تنبه الرومان قديماً، إلى هذه التفرقة، حيث ميزوا بين الهواء *aer* الذي اعتبروه طبقاً لقانون الطبيعة مالا شائعاً للجميع *res communis*، وبين الفضلاء الجوي *Coelum* الذي يمكن أن يكون محلاً للملكية^(٣).

(١) يتكون الهواء من ٧٨٪ من النتروجين و ٢١٪ من الأكسجين فضلاً عن نسبة ضئيلة من ثنائي أكسيد الكربون والارجون وبخار الماء وغازات أخرى مع ما يطلق به من تراب وجراثيم.

انظر الموسوعة العربية - سابق الإشارة - ص ١٩٠١.

(٢) ماتيسكو - ماني - سابق الإشارة - ص ١٨.

(٣) انظر - دكتور خميس خضر - رسالة الدكتوراه سابق الإشارة إليها ص ١٨؛ ص ٢٢ حيث يقرر: «إنه لا يوجد أي نص روماني، أشار إلى الفضاء الجوي، باعتباره شائعاً للجميع... إنه الهواء... الذي كان يعتبر مالا شائعاً... أما الفضاء الجوي فهو شيء... يمكن أن يصبح ملكية خاصة...»

٤٤ - في ضوء ما تقدم فإن ما يذهب إليه البعض من اعتبار الهواء air غير قابل لسيادة دولة ، لأنه يدخل في الدومين العام الدولى ، لا يبدو أن يكون تحصيل حاصل^(١) ، لأن المشكلة لاتتعلق بالهواء وإنما بالفضاء الذى يحتوى على هذا الهواء كما يحتوى على سواه ، والذى بعد ارتفاع معين يتلأشى فيه هذا وذلك . كان لازماً إذا إجراء هذا التمييز ، حتى لاتختلط الأمور عند معالجة مشكلة السيادة على الفضاء الجوى ، الذى ننتقل الآن إلى تعريفه .

تعريف الفضاء الجوى :

٤٥ - عرف البعض الفضاء الجوى بأنه ذلك الجزء من الغلاف الجوى المحتوى ، بين الأرض ، وحتى الارتفاع الذى يصبح بإمكانية حياة الإنسان^(٢) .

ومؤدى هذا التعريف ، أن الفضاء الجوى ، ينتهى عندما نعزل في الارتفاع حداً ينعدم فيه الهواء ، أو تصبح كميته غير كافية للحياة .
ونلح هنا من جديد آثار الخاط الذى سبق أن أشرنا إليه ، إذ مقتضى هذا التعريف أن وجود الهواء هو الذى يحكم تعريف الفضاء الجوى .

(١) انظر : KROELL (Joseph) - Traité de droit international public Aérien - 1934 - p . 55 .

وترتيباً على ماورد في المتن ، فإن الإشارة إلى . كرويل ، باعتبار أنه يناهى بإدخال الفضاء الجوى في الدومين العام الدولى ، يكون غير دقيق لأن . كرويل ، يالج و الهواء ، وليس الفضاء الجوى . انظر - د . أبوزيد رضوان سابق الإشارة إليه ص ١٩٢ .

(٢) ليجوف - طبعة ١٩٤٤ - سابق الإشارة إليه ص ٢٠ حيث يقرر في تعريفه مايل : -

“ La portion de l'atmosphère compris entre le sol et une hauteur à déterminer où la vie est possible pour les hommes ” .

٤٦ — والواقع أننا لانجد مبرراً لسيطرة عنصر الهواء على الأذهان ، عند تعريف الفضاء الجوي ، إن هذه السيطرة مبررة وقت أن كان الطيران في بدايته حيث يبدو الهواء ضرورة لا محيص عنها ، أما وأن التقدم العلمي قد أدى إلى غزو الإنسان للفضاء متجهزاً بكل وسائل الحياة ، حملها معه في مركبات الفضاء ، يجوب بها عالم المجهول ؛ فإنه لا يبقى أي مبرر لقصر الفضاء الجوي على الجزء الذي يوجد فيه الهواء . وفضلاً عما سبق ، فإن التفرقة بين فضاء « هوائي » وآخر غير « هوائي » ، يفرض على القائلين بها وضع معيار لتحديد أين يقف ذاك ويبدأ هذا^(١) . وحتى مع التسليم بإمكانية ذلك مع تقدم الأجهزة العلمية ، فإننا نعتقد أنها تفرقة غير مجدية وغير مفيدة من الناحية القانونية ؛ فكما أسلفنا القول ، لا يهتم القانون إلا بالإنسان وأنشطته أياً ما كان المصان أو المجال الذي يوجد فيه الإنسان ليمارس نشاطه . قد تكون هناك أهمية للتمييز بين فضاء يحتوى على الهواء ، وفضاء يخلو منه وذلك بالنسبة لعلوم الطبيعة أو الفلك أو الهندسة أما بالنسبة لعلم القانون فإن المهم دوماً هو الإنسان وأنشطته وما يترتب على هذه الأنشطة من علاقات ومشاكل ، تفتقر إلى القاعدة العامة التي تحسمها أو تحاول حلها .

٤٧ — لسكل ما سبق فإننا نعتقد أن « فاجنر » كان على حق منذ ما يربو على ربع قرن ، عند ما رفض التعريف السابق ذكره ، وذلك على أساس أن الصواريخ الأمريكية ، قد وصلت إلى ارتفاع مائة ألف متر ، حقاً أنها خلقت آنذاك دون أن تحمل بشراً ، ولكنه يقرر في عبارات تنسم بقدرة

(١) انظر في عرض المحاولات التي قام بها الفقه ، وتفنيدها مؤلف « ماتيسكو حاق القانون الجوي الفضائي » - ص ٣٧ وما بعدها .

أيضاً دكتور ثروت الأسير على سابق الإشارة حيث يرى أن مسألة وضع الحدود بين الفضاء الجوي والخارجي يجب أن تترك للعلم - ص ١٠٩ هامش « ١ »

تنبؤية ، إنه يمكن للمرء أن يتخيل تطور الاختراعات الجديدة في المستقبل القريب^(١) ، وها هو الإنسان بالفعل ، يتجول على سطح القمر ، ويتحضر لغزو الكواكب الأخرى ، مما لا يجعل مجالا للتوقف أمام التعريف السابق .

٤٨ - على هدى ما تقدم ، نعتقد أن الفضاء الجوي يشمل الغلاف المحيط بكوكب الأرض ، ويمتد علواً إلى ما لا نهاية . وهو تعريف يتطابق مع ما ذهب إليه « فاجنر » من أن الفضاء الجوي يشمل كل الغلاف الجوي المحيط بنا لما الأرضي ، وحتى الفراغ بين الكواكب^(٢) ، وأيضاً نلتقي في هذا مع التعريف الذي ذهب إليه « كوكوز » ، إذ يقرر أن الفضاء الجوي ، يشمل الامتداد الهندسي الثابت المحتوي بين سطح الأرض وحتى اللانهاية في الارتفاع^(٣) .

٤٩ - نخلص من جماع ما تقدم ، إلى أن الفضاء ليس مرادفاً للهواء ، وأن هذا الأخير أحد العناصر التي يحتويها الفضاء ، الذي لا يعدو أن يكون المحيط ، الذي يوجد فيه الهواء حتى ارتفاع معين ، ثم يتسبح الفضاء بعد ذلك فراغاً هائلاً ، تسبح فيه المجرات في عالم لا نهائي ، المعلوم منذ الإنسان حتى الآن ، لا يعدو أن يكون قطرة من محيط .

Wagner (Wienczyslaw) -

(١) انظر

Les libertés de l'air - 1948 - p . 25 .

(٢) السابق ص ٢٤ حيث يقرر في التعريف أن الفضاء الجوي يشمل :

« toute l' atmosphère surplombant le globe terrestre jusqu' au Vide interplanétaire »

(٣) انظر « كوكوز » - سابق الإشارة - ص ٢١ :

« étendu géométrique stable, compris entre la surface terrestre et l'infini en hauteur »

المطلب الثاني

النظريات الفقهية الخاصة بتحديد حقوق الدولة على الفضاء الجوي

تقسيم :

٤٩ - مكرر - تسود الفقه نظريتان متناقضتان: مضمون الأولى أن الفضاء الجوي يخضع لسيادة الدولة المطلقة ؛ وتفرع عن هذه النظرية اتجاهات ، وإن انطلقت من التسليم بمبدأ السيادة ، إلا أنها تحدد من إجماله .

أما النظرية الثانية فضمونها ، أن الفضاء الجوي حر ، لا يخضع لسيادة دولة أو أخرى ؛ وأيضاً تفرع عن هذه النظرية اتجاهات تبدأ من مبدأ حرية الفضاء ، ولكنها على خلاف النظرية الأم ، تقيد هذه الحرية ولا تطلقها .

٥٠ - ويلاحظ أن الفقهاء المتشيعين لهاتين النظريتين وما تفرع عنهما من اتجاهات ، يعالجون مشكلة سيادة الدولة على الفضاء الجوي ، وقد وضعوا نصب أعينهم فكرة الملاحة الجوية عن طريق الطائرة ، ولذا جاءت حلولهم في غالبيتها متضمنة للخاط الذي سبق أن استبعدناه ؛ أي الخاط بين سيادة الدولة على الهواء الذي يعلو إقليمها ، وسيادتها على الفضاء الذي يحتوي هذا الهواء^(١) .

لذلك ظهرت النظرية الوظيفية ؛ لتسد هذا النقص وتعالج مشكلة سيادة الدولة على الفضاء الجوي في ضوء ما أسفر عنه التقدم العلمي من تخلص الإنسان من جاذبية الأرض وانطلاقه إلى الكواكب الأخرى .

وسنعرض لهذه النظريات كلا في فرع مستقل .

(١) انظر ما سبق بند ٤٥ . . .

الفرع الأول

نظرية سيادة الدولة المطلقة على الفضاء الجوى
والاتجاهات المتفرعة عنها

نظرية سيادة الدولة المطلقة

٥١ - يذهب أنصار هذه النظرية^(١)، إلى أن الدولة المستقلة ذات السيادة تسيطر سلطانها على إقليمها ، شاملاً الأرض والمياه الداخلية والبحر الإقليمي ، وأخيراً الفضاء الجوى الذى يعلو هذا الإقليم . ويتحدد هذا الفضاء الجوى ، بالخطوط العمودية التى تبدأ من الحدود الجغرافية للدولة ، وتمتد علواً إلى ما لا نهاية .

٥٢ - ويدعم أصحاب هذه النظرية رأيهم ، بالاستناد إلى نصوص القانون الرومانى التى جعلت الفضاء الجوى الذى يعلو الأملاك العامة وأماكن العبادة ، مملوكاً للدولة^(٢) هذا فضلاً عن أن سيادة الدولة على أرضها ومياهها الداخلية وبحرها الإقليمى تصبح عبثاً إذا ظل فضاءها الجوى ، مفتوحاً لطائرات الدول الأجنبية . ويتضح من هذا ، أن محافظة الدولة على أمنها القوى ، وصيانة أسرارها العسكرية وأسرار منشأتها المدنية الحيوية ، يقتضى أن تد الدولة سيادتها على الفضاء . ولا يصح الاعتراض على ذلك إستناداً إلى أن الفضاء الجوى لا يقبل الحيازة وهى لازمة لإمكان القول

(١) من أنصار هذه النظرية - د. ليجوف - سابق الإشارة - ص ١٥٢ -
كولستاتينوف سابق الإشارة - ص ٢٥٣ - ريزى لاكور - سابق الإشارة -
ص ٦٣ - أستاذنا الدكتور حامد سلطان - القانون الدولى العام رقت السلم ١٩٦٣ -
ص ٦٨٨ .

(٢) انظر ما سبق بند « ٢٢ » .

بملكية الدولة للفضاء الجوي؛ لا يصح هذا الاعتراض ، لأن السيادة لا تقتضى الملكية ، فالإنسان يخضع لسيادة الدولة ، ولكنه ليس ملكاً لها^(١) . كما أن الحيابة يمكن أن تتحقق إذا ما كانت الدولة باستطاعتها أن تحمى فضاءها حماية فعالة ، وهو ما يتحقق للدول تبعاً لدرجة تقدمها .

الاتجاهات المتفرعة عن هذه النظرية :

٥٣ - تدب الفقهاء إلى أن الأخذ بالنظرية السابقة على إطلاقها، من شأنه أن يعوق إن لم يمنع ، حركة الطيران . فيمكن أن تعترض ، دولة - يمر بها خط ملاحى جوى جديد - على تخليق الطائرات فى سماءها ، حتى يفشل إنشاء مثل هذا الخط . فإذا أضفنا إلى ذلك ، أن علاقات الدول ، لا تنسم بالثبات وهذا شأن السياسة وتقلباتها ، فبقاء وانتظام خطوط الملاحة الجوية ، فى ظل نظرية السيادة المطلقة ، سيكون رهناً باعتبارات سياسية متغيرة .

لذلك ذهب اتجاه فقهي^(٢) إلى أن إبدأ سيادة الدولة على الفضاء ، تفرضه اعتبارات الأمن ، وتدعمه موافق الأمم المتحدة التى تعطى للدولة حقاً فى المحافظة على بقائها ، والدفاع الشرعى عن هذا البقاء . ولكن يجب أن يبقى هذا المبدأ ، فى الحدود اللازمة لصيانة حقوق الدولة وسيادتها والتزامها بتحقيق الأمن والدفاع عن رغايها . فالسيادة ، ليست مطلقة ، وإنما تقدر بقدر الضرورة ، فمثلاً لا يمكن أن تذرع دولة بسيادتها ، لمنع المرور البرى .

(١) ليموان - سابق الاشارة - ص ٧٢ .

(٢) انظر فى عرض هذا الاتجاه - كروى ، سابق الاشارة إليه - ص ٢٩ مدها .

حيث يشير إلى محاولات الحد من إطلاق السيادة أخذاً بتحديد الارتفاع الذى تمتد إليه سيادة الدولة أما ما جاوز ذلك فيكون حراً - وقد حدد مريناك ، هذا الارتفاع بـ ٢٢٠ متراً .

فوق إقليمها . أما مشكلة متى يكون المرور بريثاً فهي مسألة يمكن أن توضع لها الحلول في الاتفاقيات الدولية^(١) .

الفرع الثاني

نظرية حرية الفضاء الجوي المطلقة والاتجاهات
المتفرعة عنها

مبدأ حرية الفضاء الجوي :

٥٤ - نقطة البدء ، عند أنصار هذه النظرية ، هي نقد نظرية السيادة المطلقة ، وذلك على أساس أن الهواء بطبيعته يتحدر على فكرة الحيابة ، وبالتالي لا يتصور أن يكون محلاً للملكية أو سيادة^(٢) . فالهواء غاز ليس له كيان مادي ، إنه ينساب دون أن توقفه الحدود الجغرافية من جبال أو بحار ، ومن ثم لا يتصور القول بسيادة دولة على الهواء الذي يعلو إقليمها ، إذ لا يلبث أن يدع سماءها متجهاً إلى سماء دولة أخرى .

والنتيجة المنطقية لما سبق ، هي القول بحرية «الهواء» ، وعدم خضوعه للملكية أو سيادة ، وهذا المبدأ هو الذي يتلاءم ومقتضيات الطيران ، كوسيلة نقل ذات طابع دولي ، وإلا لأمكن تعويق أو منع إنشاء أو انتظام خطوط الطيران ، مجرد اعتراض أى دولة ، يقتضى هذا الخط تخليق الطائرات في سماءها .

(١) السابق - ص ٣٠ .

(٢) انظر Fauchille - Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats - Revue générale de droit international public - 1901 - p . 414

وفي الاتجاه نفسه من النقصاء « Nys » ، و « Bonnefoy » ، و « Moye » .

مشار إليهم في « جوجلار » - سابق الإشارة إليه - ص ٧٩ .

وفضلاً عما سبق فإن الفضاء الجوي ، في نظر أصحاب هذه النظرية ، لا يختلف عن البحار التي يحكمها مبدأ حرية الملاحة البحرية بالنسبة لكل الدول ، فهم ينقلون المبدأ من القانون البحري إلى القانون الجوي . وتدعيها لوجهة نظرهم ، يذهبون إلى القول بأن الفضاء الجوي يدخل في الدومين العام الدولي ، شأنه شأن البحار العمالة ، ولا يتصور أن يكون محلاً لسيادة أو استئثار دولة ، أن الفضاء الجوي ، تتعلق به حقوق ومصالح الجماعة الدولية بأسرها ولا تتحقق هذه المصالح إلا بتقرير مبدأ حرية الفضاء الجوي بالنسبة لجميع الدول وعلى قدم المساواة^(١) .

الاتجاهات المتفرعة عن نظرية الفضاء الجوي الحر :

٥٥ - لا يخفى ما تتضمنه النظرية السابقة من خطورة على أمن الدول ، إذ لو سلمنا بمبدأ حرية الفضاء الجوي ، لأصبح مباحاً لكل الطائرات وطنية أو أجنبية ، أن تمرق في سماء الدول ، دون أن تتوفر لهذه الدول ، إمكانية التعرض لها .

وفضلاً عما سبق ، فإن الخاطئ يبدو واضحاً ، بين « الفضاء الجوي » و « الهواء » فأصحاب هذه النظرية ، يعالجون الهواء باعتباره الغاز الطبيعي اللازم للحياة ، في حين أن المشكلة ، كما سبق أن أوضحنا تتعلق بـ « الفضاء الجوي » ،

(١) كردين - سابق الإشارة إليه - ص ٥٥ وما بعدها .

أيضاً في الاتجاه نفسه .

Catellani (Enrico) le droit aérien - 1912 - p . 191

ويلاحظ أن فكرة المساواة بين الدول فكرة غير صحيحة ؛ لأن المراكز ليست متساوية ، بالنسبة للولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي نجد أنها على أن إلى فكرة حرية الفضاء الجوي لأن إمكانيةهما تسمح لهما بالهيمنة والسيطرة والسبق في هذا المجال وذلك يعكس للدول الزامية .

انظر - مايسكر - هاتى - ص ٧١ .

الذى يشمل الهواء وسواه من الغازات والعناصر . إن مبدأ حرية الهواء واعتباره في الدومين العام الدولي قد يقتضى منع الدول من تلويث الهواء بإجراء التجارب النووية ، التى قد تؤدي إلى تلوثه وإلحاق الأذى برعايا الدول المجاورة^(١) ، ولكنه لا يؤدي بحال إلى القول بحرية التحليق في سماء الدول ، وما قد ينجم عن ذلك من أخطار .

٥٦ — تنبه أنصار هذه النظرية ، لخطورة النتائج المترتبة على مبدأ حرية الفضاء الجوي ، فلبجأوا إلى القول بوجود مناطق ، zones تظل خاضعة لسيادة الدولة ، وإن ظل الفضاء الجوي فيما عداها حراً . واستعار البعض فكرة البحر الإقليمي ، فنادى بوجود فضاء إقليمي ، يخضع لسيادة وسيطرة الدولة كي يمكنها المحافظة على بقائها وعلى أمنها وسلامة رعاياها . ولكن كيف يمكن تحديد هذا الفضاء الإقليمي أو هذه المناطق التى تخضع لسيادة الدولة ؟

تشعبت الآراء في هذا المقام ، فحدد البعض الفضاء الإقليمي بارتفاع ثلاثمائة وثلاثين متراً^(٢) بينما اعتمد البعض على مدى النظر ، أو مدى السيطرة الفعلية التى يمكن أن تمارسها الدولة ، بينما ذهب البعض إلى أن سيادة الدولة تتوقف عندما تنتهى قوة الجاذبية الأرضية^(٣) ... الخ .

(١) انظر أستاذنا الدكتور ثروت الأسيوطى - سابق الإشارة - ص ١٠٨ .

(٢) فوشى - سابق الإشارة - ص ١٤٤ وما بعدها . ومن أنصار فكرة الفضاء

الإقليمي (air territoriale) - لالاند ، و «سترانز» و «ميلي» مشار إليهم في مؤلف «فاجنر» سابق الإشارة إليه - ص ٣٢ أيضاً :

141 . ١ - Rivier (Pietri Hilty) droit des gens - 1896

(٣) انظر في عرض هذه الماير وتقدمها :

«ماتيسكو» - ماتى ، - سابق الإشارة إليه ص ٢٩ وما بعدها .

والواقع أنه بوضع هذه المعايير ، يكون أنصار هذه النظرية قد تنكروا تماماً ، لمبدأ حرية الفضاء الذي أرسوا عليه نظريتهم وإلا فما هو أساس حقوق الدول على المناطق أو على الفضاء الإقليمي ؟

لا يوجد أى تبرير أو سند قانوني لهذه الحقوق ، إلا بالاعتراف بمبدأ سيادة الدولة على هذه المناطق أو على هذا الفضاء الإقليمي وهو المبدأ الذى قامت النظرية أساساً لخدمته على أساس عدم إمكانية تصور حيازة والحواء ، ١١

الفرع الثالث

النظرية الوظيفية

نقد النظريات السابقة :

٥٧ - يتضح من العرض السابق ، أن النقطة فى ظل النظريات السابقة ، عرضها ، يميل إلى وضع تفرقة ، بين النظام القانوني والحواء ، أى المجال الذى تنطبق فيه الطائرات ؛ والنظام القانوني للفضاء الخارجى الذى تعمل فيه الأقمار الصناعية ومركبات الفضاء المختلفة .

وقد رأينا كيف استلزمت هذه التفرقة وضع معيار لتحديد الفاصل بين الغلاف الهوائى والفضاء الخارجى .

ويبدأ أنصار النظرية الوظيفية ، بإيراد عيوب هذه المحاولات وإثبات ، استحالة وضع حدود ثابتة ، تفصل بين فضاء وفضاء ، وحتى لو أمكن التوصل إلى معايير ، فإن المروق إلى الفضاء الخارجى يسبقه دائماً التعليل فى الفضاء الهوائى الذى يعلو أقاليم العديد من الدول ، ولذا فإن النظام القانوني للفضاء لا يمكن تمييزه ويكون الأوفق هو وضع نظام قانونى واحد ١٢

قد تتفاير فيه الأحكام القانونية ولكن يظل النظام واحداً تكامل فيه الأحكام دون أن تتناقض .

مضمون النظرية الوظيفية :

٥٨ - إن المشكلة عند أنصار هذه النظرية ، لاتتعلق بحرية الفضاء الجوي ، أو السيادة الإقليمية على هذا الفضاء ، باعتبار هذه السيادة أو تلك الحرية أفكاراً مجردة ومطلقة . إن الحرية أو السيادة يجب فهمهما في ضوء الوظائف « Fonctions » ، التي يمكن أن تحققها فكرة حرية الفضاء الجوي ، أو فكرة السيادة الإقليمية^(١) .

فالقاتلون بالسيادة المطلقة ، هدفوا إلى تحقيق أمن الدولة وحماية مصالحها ، وعلى ذلك فهم وظائف ، تؤديها فكرة السيادة ، في ضوء هذه الوظائف وفي حدودها يجب أن تتحدد فكرة السيادة ، فإذا وجدت القواعد ، التي تكفل للدولة حرية العمل محافظة على مصالحها الحيوية ، فإنها إذا تمسكت بالسيادة كبداً مجرد ومطلق ، تكون قد خرجت بهذه الفكرة ، عن الوظائف التي قصد تحقيقها من وراء تقرير مبدأ السيادة .

ومن ناحية أخرى ، يلاحظ أن مدار السيادة ودائرة فعاليتها لاتتحدد في ضوء معيار مطلق (السيادة المطلقة) . أو معيار نسبي (تحديد فضاء إقليمي

Kroell (Joseph)
éléments créateurs d'un droit astronautique (revue générale
de l'air - 1953 - p. 226).

ماتيسكو - ماتي - سابق الإشارة - ص ٨٥ وما بعدها .

أيضاً أنظر :

Quadri (R.) - Droit international cosmique - (Recueil des
cours de l'académie de droit international de la Haye - 1959 -
p. 512 ets .

(١) انظر د كوادري ، سابق الإشارة إليه ص ١٥٠ وما بعدها

ماتيسكو - ماتي - سابق الإشارة - ص ٥٥

وفضاء حر) ، وإنما تتحدد فكرة السيادة بالوظائف التي تتوخى الدولة تحقيقها من التدخل لمنع ما يتبع من أنشطة في الفضاء الذي يعلو إقليمها ، سواء تمت هذه الأنشطة في إطار الغلاف الهوائي أو خارجه .

٥٩ - وإذا كانت السيادة قد تحدد لها هذا المفهوم الوظيفي fonctionnel فإن حرية الفضاء الجوي أيضاً ، يجب أن تفهم في ضوء الوظائف التي تهدف إلى تحقيقها . إن القائلين بالحرية المطلقة يدعمون وجهة نظرهم بالاستناد إلى ضرورة تطوير الطيران باعتباره وسيلة نقل بين الدول وما يقتضيه هذا من رفع القيود المترتبة على التشدد في فهم السيادة وإطلاقها .

ولكن هل يمكن أن نطلب من الدول ، التضحية بمصالحها وأمنها في سبيل تطور النقل الجوي ، وتقدم الإنسان العلى في استكشاف الفضاء الكوني ؟

بداهة تكون الإجابة نفياً . ولكن إذا فهمنا حرية الفضاء الجوي بتقنى أنها حرية مقيدة بالوظائف المراد تحقيقها من تقرير هذه الحرية ، فإن الصعوبة تتلاشى ويكون التوفيق سهلاً . فالحرية مقصورة بها رفع العقبات وتيسير سبل تقدم الطيران وتقدم أنشطة الإنسان الهادفة إلى استجلاء أسرار الكون . وهذه الأغايات يمكن تحقيقها دون أن تتعرض الدول للمخاطر ، طالما أن الحرية في الفضاء الجوي ، أن يخرج استخدامها عن الأغايات السلبية والعملية ذات الطابع الإنساني .

وعلى ذلك فإنه لا خطر من عبور سفينة الفضاء الجوي في الفضاء الجوي لدولة ما ، طالما أن السفينة ذات هدف فضائي objectif spatial (١) فهي ترسو على سطح كوكب آخر ، أو تتخذ لها مداراً ، أو تقوم بأبحاث علمية ثم ترسو على

(١) انظر ماتيسكو - ماتي - سابق الإشارة - ٨٥ وما بعدها .

الأرض من جديد . لا وظيفة هنا لفكرة السيادة يمكن أن تؤديها ، وبالتالي تكون لحرية الفضاء الجوي وظيفة مبررة ولا تعارض مع أمن ومصالح الدول ، التي تعبرها سفن الفضاء . والأمر نفسه بالنسبة للطائرات ، التي تعبر عبوراً بريئاً ، فإن منعها يعد خروجاً عن المفهوم الوظيفي للسيادة ، والسماح بها لإعمال المفهوم الوظيفي لحرية الفضاء الجوي .

٦٠ — نخلص مما سبق إلى أن النظرية الوظيفية ، ترفض تقسيم الفضاء الجوي ، وترى فيه وحدة غير قابلة للتجزئة ، وأن للدولة حق الدفاع الشرعي ، محافظة على كيانها وأمنها ، وأنها لتحقيق ذلك ، يمكنها التصدي لأي نشاط يمثل خطراً عليها ، سواء تم هذا النشاط في الغلاف الهوائي ، أو خارجه . ولكن إذا كانت هذه الأنشطة ، لا تمثل خطراً ، فإنها تكون أنشطة حرة لا يصح وضع القيود عليها وإلا كبّلنا حركة العلم ، وحظّمنا كل أنشطة الإنسان الرامية إلى إثراء المعارف البشرية وتقدم الأبحاث العلمية .

ترجيح نظرية السيادة المطلقة :

٦١ — وإننا مع التسليم بسلامة الأسس والمفاهيم التي تقوم عليها هذه النظرية ، فإنها تفترض مجتمعاً دولياً : تتوافر فيه الثقة بين الدول ، إذ بدون هذه الثقة ، لا يمكن التسليم بمبدأ حرية الفضاء الجوي ؛ حتى لتحقيق الأهداف العلمية ، طالما أنه يمكن للأقمار الصناعية ، أو لسفن الفضاء ، التجسس والتقاط الصور للمنشآت الأرضية ، والتي قد تمثل تحصينات عسكرية تحرص الدول على سريتها . لذلك فإننا نعتقد أن نظرية السيادة المطلقة ، هي التي تكفل وحدها تحقيق سلامة الدولة ورعاية مصالحها ، أما لتحقيق مصالح الجماعة الدولية في تطوير الطيران ، أو مصالح البشرية في إثراء معارفها العلمية ، فإنها يمكن تحقيقها عن طريق المعاهدات الدولية ، حيث يمكن لكل دولة الموازنة بين مصالحها الخاصة ، والمصالح الدولية المراد تحقيقها .

الفصل الثاني

النظام القانوني للفضاء الجوي

في ظل النصوص الوضعية

تقسيم :

٦٢ - إن الطابع الدولي ، يعد من أبرز خصائص القانون الجوي ، كما سلف يقول^(١) : لذلك فإن مشاكل هذا القانون ، فرضت نفسها على الصعيد الدولي ، ونوقشت حلولها في المؤتمرات الدولية ، حتى كرس في المعاهدات الدولية ، التي تعد مصدراً أساسياً في هذا المقام .

وغنى عن البيان ، أن مشكلة النظام القانوني للفضاء الجوي ، مشكلة دولية في جوهرها : ولذا كانت من أول المشاكل التي عالجتها الاتفاقيات الدولية .

وقد أشرنا فيما سبق^(٢) ، عند دراسة مصادر القانون الجوي ، إلى اتفاقية باريس التي أبرمت بعد الحرب العالمية الأولى ، ثم اتفاقية شيكاغو ، التي حلت محلها^(٣) بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية .

وسنعرض لاحكام اتفاقية شيكاغو ، والاتفاقات الملحقة بها ، والتي عالجت مشكلة الفضاء الجوي ، ومدى سيادة الدول ، على هذا الفضاء ، ثم نتقل بعد ذلك اعرض موقف المشرع المصري .

(١) ما سبق ص ١٠٥

(٢) ما سبق ص ١٠٥

(٣) تمت المادة ٨٠ من اتفاقية شيكاغو ، - عن إنهاء العمل باتفاقية

باريس

أولاً : النظام القانوني للفضاء الجوي في ظل اتفاقية شيكاغو :

مبدأ سيادة الدولة على الفضاء الجوي :

٦٣ - نصت المادة الأولى من اتفاقية شيكاغو ، الخاصة بالطيران المدني الدولي ، على أن الدول الأطراف متفقة على أن كل دولة ، لها السيادة الكاملة والاستثنائية ، على فضاءها الجوي ، الذي يعلو إقليمها .

وحددت المادة الثانية ، الإقليم ، على نحو يشمل اليابسة والمياه الإقليمية ، والأقاليم المشمولة بالوصاية أو الحماية .

فالاتفاقية حسمت المشكلة ، التي اختلف الفقه بشأنها كما رأينا ، وانحازت إلى نظرية سيادة الدولة على فضاءها الجوي ، سيادة كاملة *Complete* واستثنائية *exclusive* ، أي سيادة لا تقبل المشاركة من الجماعة الدولية ، حسبما ذهب بعض الآراء ^(١) .

٦٤ - وقد رتب الاتفاقية على هذا المبدأ ، أحكاماً عديدة ، نعملها فيما يلي :

١ - لا يمكن لأي طائرة ، تابعة لخط جوي دولي منتظم ، أن تحلق في سماء الدولة ، دون إذن منسق ، وبشرط الانصياع لشروط وحدود هذا الإذن ^(٢) . ويلزم هذا الإذن أيضاً ، بالنسبة للطائرات الحربية الأجنبية أو طائرات الجمارك أو البوليس .

ويتوافر شرط الانتظام سالف الذكر ، إذا اتسمت الرحلات الجوية بطابع دوري ، وكانت مواعيد قيامها ووصولها محددة بمجداول زمنية ،

(١) ليموان - سابق الإشارة إليه - ص ٨٢ .

(٢) ص ٨٣ .

وبشرط أن تكون الخدمة عامة ، أى مناحة للجمهور ، سواء لنقل المسافرين أو البضائع ، أو الطرود البريدية ^(١) .

وعلة التفرقة بين الخطوط المنتظمة وغير المنتظمة ، تكمن فى أن الأولى تشكل منافسة خطيرة على المؤسسات الوطنية ، التى تمارس النقل الجوى ، والتى تسمى الدولة إلى حمايتها وتدعيمها .

٢ - الملاحة الجوية الداخلية : Cabotage .

٦٥ - طبقاً لنص المادة السابعة من الاتفاقية ، يكون للدولة منع طائرات الدول الأخرى الأطراف ، من ممارسة عمليات النقل الداخلى ، أى النقل من نقطة لأخرى فى الدولة نفسها . والهدف من هذا النص ، السماح للدول بأن تستأثر شركائها الوطنية بمباشرة النقل الداخلى ، وحمايتها من منافسة الشركات الأجنبية . وترتبطاً على ذلك ، لا يجوز مثلاً أن تبشر طائرة أمريكية ، نقل السائحين من القاهرة إلى الأقصر .

٣ - لا يجوز تحليق الطائرات دون قائد ^(٢) فى سماء الدولة ، دون إذن خاص ، وبشرط اتباع القواعد التى يحددها هذا الإذن .

٤ - لكل دولة طرف فى الاتفاقية ، سلطة منع تحليق الطائرات التابعة للدول الأطراف الأخرى ، فوق مناطق معينة ، تتولى الدولة تحديد ما إذا كان المنع لاعتبارات عسكرية ، أو لاعتبارات الأمن ، كما أن لها أن تمنع التحليق تماماً ، أو فى مناطق معينة ، وذلك فى أوقات الأزمات الداخلية ، ونزولاً على مقتضيات الأمن العام ^(٣) .

(١) م ٩٦ أ - وتفسير الإيكامو - منشور بالجمعية العامة لقانون الجو - ١٩٤٢

ص ١٤٧ .

(٢) م ٩٦ ب - وتفسير الإيكامو - منشور بالجمعية العامة لقانون الجو - ١٩٤٢

٥ - يجب على الطائرات الأجنبية ، التابعة لدول الأطراف ، احترام القواعد التي تضعها الدولة ، بالنسبة لتحديد المطارات الميأة ، أو بالنسبة للرسوم الجمركية ، والشروط الخاصة بالمحافظة على الصحة العامة (١) .

٦ - يكون للجهات المختصة في الدولة ، سلطة زيارة الطائرات التي تحلق في سمائها ، وترسو على مطاراتها ، والقيام بالتفتيش وفحص الوثائق والشهادات التي يلزم وجودها على الطائرة (٢) .

القيود التي وضعتها الاتفاقية على مبدأ السيادة :

٦٦ - نشأت الاتفاقية أساساً ، لتسهيل حركة الملاحة الجوية الدولية ، وهو هدف يقتضى ، تقييد السيادة الوطنية المطابقة ، لذلك تضمنت الاتفاقية ، قيوداً تلزم الدول الأطراف بالسماح لطائرات الدول الأخرى الموقعة على الاتفاقية ، بالتحليق أو الهبوط في إقليمها دون حاجة لإذن مسبق .

وقد قصرت الاتفاقية ، تقييد مبدأ السيادة على هذا النحو لصالح الطائرات التي لا تعمل على خطوط منتظمة . أما الطائرات التي تعمل على خطوط منتظمة ، وطائرات الدولة - كالطائرات الحربية أو الجمركية أو طائرات البوارج - فلا تستفيد من هذا التقييد ، وبظل لازماً بالنسبة لها الحصول على إذن مسبق .

وقد تضمنت المادة الخامسة من الاتفاقية ، النص على حق التحليق وحق الهبوط ، وحق ممارسة التجارة (٣) .

(١) المواد من ١٠ إلى ١٥ .

(٢) م. ١٦ .

(٣) انظر دياجة الاتفاقية في مؤلف د. لاكومب وسابورتا ، - سابق الإشارة ص ٩٩ .

١ - حق التحليق *droit de survol*

يكون لطائرات الدول الأطراف ، حق التحليق في سماء الدول الموقعة على الاتفاقية ، وذلك دون حاجة للحصول على إذن سابق . والأمري يتعلق هنا بحق العبور دون ضرورة لإرغام الطائرة على الهبوط ، إلا إذا وجدت مبررات تقتضي ذلك .

٢ - حق الرسم على أرض الدولة لأهداف غير تجارية :

Escal-s non Commerciales

ومقتضى هذا الحق أن يكون لطائرات الدول الأطراف ، إمكانية النزول في طائرات الدول الموقعة على الاتفاقية ، بشرط ألا يكون الهدف من النزول ، ممارسة التجارة ، كأن يكون الهبوط ، للحصول على الطعام أو الوقود أو الراحة أو الإصلاح .

٣ - يكون للطائرات التابعة لدولة طرف في الاتفاقية ، والتي لا تعمل في خطوط منتظمة ، الحق في ممارسة التجارة ، أي نقل المسافرين أو البضائع ، وذلك بشرط احترام ما تضعه الدولة من قواعد . ويلاحظ أن هذا الحق يخضع لمطلق السلطة التقديرية للدولة صاحبة الشأن .

الاتفاقيات الملحقه باتفاقية شيكاغو :

٦٧ - انحصرت اتفاقية شيكاغو ، على معالجة الحقوق الخاصة بالطائرات التي لا تعمل على خطوط منتظمة ، وذلك حتى يتسنى التوفيق بين مصالح الدول المتعارضة بشأن الخطوط المنتظمة في اتفاقات مستقلة ، تتمتع الدول بصدها بالحرية في التوقيع عليها أو عدم التوقيع ، حسبما تراه محققاً لمصالحها . وثم اتفاقيتان : الأولى تعرف باسم اتفاقية العبور^(١) ، والثانية

(١) Accord relatif au transit des services aériens internationaux

خاصة باتفاقية النقل الجوي الدولي^(١) . ونعالج فيما يلي ما تضمنته هاتان
الاتفاقيتان من قيود على مبدأ السيادة .

القيود التي تضمنتها اتفاقية العبور :

٦٨ - طبقاً لهذه الاتفاقية ، يكون للطائرات التابعة للدول الأطراف
والتي تعمل على خطوط جوية منتظمة ، الحق في التحليق في سماء الدول.
الأخرى الواقعة ، وذلك دون حاجة لإذن مسبق ، ويقصد بهذا الحق ،
بمجرد العبور ، دون هبوط ، وفضلاً عن ذلك يكون لهذه الطائرات أيضاً حق
الهبوط لأهداف غير تجارية ، على النحو السابق تحديده^(٢) .

القيود التي تضمنتها اتفاقية النقل الجوي :

٦٩ - تضمنت هذه الاتفاقية ، النص^(٣) على حق العبور (التحليق)
وحق الهبوط لأسباب غير تجارية ، أي الحقين اللذين تضمنتهما الاتفاقية
السابقة . وإكتملها أضافت إلى ذلك ثلاث حريات أخرى تتمتع بها طائرات
الدول التي توقع على هذه الاتفاقية ، وهذه الحريات هي :

١ - حرية إنزال المسافرين القادمين ، أو تفريغ البريد أو البضائع
المنقولة من الدولة التي تحمل الطائرة جسيبتها ، في أي دولة من الدول
الأطراف .

٢ - حرية أخذ المسافرين المتجهين ، أو نقل البضائع أو البريد المرسل
إلى الدولة التي تحمل الطائرة جسيبتها ، وذلك من أي دولة من الدول التي توقع
على الاتفاقية .

٣ — حرية استقبال المسافرين أو إزائهم ، وشحن أو تفريغ البضائع أو طرود البريد ، من أو إلى أى دولة من الدول التى توقع الاتفاقية دون استلزام أن تكون هذه العمليات التجارية متعلقة بالدولة التى تحمل الطائرة جنسيتها سواء فى البداية أو النهاية .

فلو افترضنا مثلاً أن الدول العربية جميعها وقعت على هذه الاتفاقية ، فإن الطائرة المصرية التى تعمل على خط منتظم ، يمكنها عند مارتسو فى الجزائر مثلاً أن تنقل ركاباً متجهين إلى الكويت ، وعندما ترسو فى الكويت يمكنها أن تأخذ مسافرين متجهين إلى العراق وهكذا ، دون استلزام أن يكون النقل من مصر ابتداء — كما هو فى الحالة الأولى — أو انتهاء — كما هو فى الحالة الثانية .

وواقع أن هذه الحرية الثالثة ، تنسم بالإطلاق ، مما أدى إلى عزوف الدول عن التوقيع عليها ، ولجأت الدول إلى عقد اتفاقيات ثنائية من أبرزها اتفاقية « برمودا » ، بين الولايات المتحدة وبريطانيا عام ١٩٤٦ ، وقد تضمنت اتفاقية تحديداً للخطوط التى يستغلها كل طرف .

المنظمة الدولية للطيران المدني (١) :

٧ — انشأت اتفاقية شيكاغو ، هذه المنظمة ، لتعمل على تطوير "طيران" مدنى فى العالم ، وتشجيع صناعة واستغلال الطائرات للأغراض السلمية . وتشجيع إنشاء الخطوط الجوية ، والمحافظة على سلامة المنافسة الدولية ، وتطوير الوسائل الفنية للمحافظة على سلامة الطائرات . وتتخذ المنظمة مقرها الدائم فى مونتريال بكندا .

والمنظمة أجهزتها الإدارية ، المتمثلة فى جمعية عامة ومجلس إدارة يتم

انتخابه بواسطة الجمعية . وللبنظمة الشخصية القانونية ، التي يمكنها من التعامل مع الدول الأطراف في الاتفاقية .

لانيا - النظام القانوني للفضاء الجوي في ظل التشريع المصري :

٧١ - نصت المادة الأولى ، من المرسوم بقانون رقم ٥٧ لسنة ١٩٣٥ على أن الدولة لها سيادة كاملة على الفضاء الجوي ، الذي يعلو إقليمها شاملا اليابسة ومياهها الإقليمية ، ولما كانت المياه الإقليمية تمتد إلى ثمانى عشر ميلا بحريا^(١) ، باحتساب المنطقة الملاصقة ، فإن مؤدى ذلك أن السيادة تمتد للفضاء الجوي الذى يعلو هذه المنطقة أيضا . ومقتضى السيادة ، ألا تستطيع طائرة أجنبية ، التحليق فى سماء مصر دون إذن مسبق وإلا ارتكبت جريمة يعاقب عليها القانون^(٢) وذلك مع مراعاة الأحكام التى تضمنتها الاتفاقيات الدوائية السابقة والتي انضمت إليها مصر .

(١) يمتد البحر الإقليمى إلى اثنى عشر ميلا ، طبقا لنص المادة الخامسة من قرار رئيس الجمهورية رقم ١٨٥ لسنة ١٩٥٨ - تضاف إليها ستة أميال تمثل المنطقة الملاصقة طبقا للمادة السادسة من هذا القرار .

(٢) م ٨٠/٤ من قانون العقوبات الماعرى ، والتي تعاقب على ذلك بالحبس مدة لا تزيد على سنة أو بغرامة لا تتجاوز خمسمائة جنيه أو إحدى مائتين الفجرمين .

الباب الثاني

الأحكام القانونية الخاصة بالطائرة وطاقمها

تقسيم :

٧٢ - تقسم هذا الباب إلى فصلين ؛ نخصص الأول ، لدراسة الأحكام القانونية الخاصة بالطائرة ، والثاني للنظام الذي يخضع له طاقم الطائرة .

الفصل الأول

الأحكام القانونية الخاصة بالطائرة

تقسيم :

٧٣ - نبدأ دراسة هذه الأحكام ، بتعريف "طائرة" وتحديد التصنيفات المختلفة التي ترد عليها ، ثم نتعرض لنظامها الإداري ، لننتهي إلى دراسة النظام القانوني الذي تخضع له الطائرات ، مقتصرين على ما يتعلق بأحكام القانون العام .

المبحث الأول

تعريف الطائرة وتصنيفاتها المختلفة

تعريف الطائرة :

٧٤ - تناولت المعاهدات الدولية ، والتشريعات الوطنية ، تعريف "الطائرة" ، وتتشابه التعاريف في جملتها إلى حد بعيد .

تتفق الاتفاقيات المتكاثرة في ملحقها الثامن ، على أن الطائرة تعتبرها

الجهاز القادر على البقاء في الفضاء ، اعتماداً على رد فعل الهواء^(١) ، وقد تعرض المشرع المصري لتعريف الطائرة في المرسوم بقانون الخاص بضبط الملاحة الجوية الصادر في ٨ مايو ١٩٤١ ، حيث عرف الطائرة باعتبار أنها « تسمى كل جهاز يعتمد في طيرانه على قوة رد فعل الهواء »^(٢) ، وقد أخذ المشرع المصري هذا التعريف من اتفاقية باريس التي كانت قائمة أيام وضع المرسوم^(٣).

٧٥ — وقد تعرضت هذه التعاريف للنقد ، حيث ذهب البعض ، إلى القول بقصورها ، نظراً لعدم تضمنها ما يشير إلى الوظيفة الأساسية التي تقوم بها الطائرة ، ألا وهي نقل الأشخاص والأشياء عن طريق الجو ، وترتيباً على ذلك إقترح أصحاب هذا النقد تعريف الطائرة باعتبار أنها كل جهاز يمكنه نقل الأشخاص والأشياء عن طريق الجو^(٤).

كما ، من جهة البعض الآخر نقده لهذه التعاريف ، على أساس أنها لا تستوعب ، « ... » عنه تطوير الاختراعات في مجال غزو الفضاء ، حيث لم تعد الأجهزة

(١) الملحق الخامس المرفق باتفاقية شيكاغو حيث ورد التعريف كالآتي :

« tout appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère, grâce aux réactions de l'air ».

(٢) المادة الأولى من المرسوم . ويلاحظ أن المشرع الفرنسي قد عرف الطائرة باعتبارها « الجهاز الذي يستطيع الارتفاع والتعليق في الفضاء » . وبذلك لم يقيّد المشرع الفرنسي تعريفه للطائرة بهذا القيد الفني الوارد في اتفاقية باريس . وبكاجو ، والذي استوحاه المشرع المصري من اتفاقية باريس .

انظر بالنسبة للتشريع الفرنسي - « كارتو » سابق الإشارة إليه - ص ٨٦ ؛

(٣) كوكوز - سابق الإشارة إليه - ص ٢٦ - أبو زيد رضوان - سابق

الإشارة ص ٢٩ .

(٤) كوكوز - سابق - ص ٢٦ - ورد التعريف كالآتي :

« L'aéroné est tout appareil susceptible de transporter par air des personnes et des choses ».

معتمدة على رد فعل الهواء ، إذ وصلت هذه الأجهزة إلى حيث لا هواء على الإطلاق ، وينتهي أصحاب هذا النقد إلى المناداة بضرورة البحث عن اصطلاح جديد ، يتسع مداوله لشمول ما توصل إليه فن صناعة الوسائل التي يستخدمها الإنسان في الطيران^(١) .

٧٦ - وإنا نعتقد من جانبنا ، أن تعريف الطائرة ، يجب أن يتسم بالعمومية والاتساع ، قدر المستطاع ، فلا يصح تقييده ، من الناحية الفنية ، لأن تقييد تعريف الطائرة ، باشتراط اعتمادها على رد فعل الهواء ، أصبح تعريفاً قاصراً ، مع ما انتهى إليه ، وما قد يسفر عنه ، تطور الفن الصناعي في مجال غزو الفضاء . ومن ناحية أخرى ، فإننا نرى أن استلزام الصلاحية لنقل الأشخاص والأشياء ، يعتبر تقييداً لا مبرر له أيضاً ، إذ أنه لا يقيم وزناً لما قد يكشف عنه التطور في استخدام مركبات الفضاء والأقمار الصناعية والتي مازالت تقوم بمهام ذات طابع علمي في غالب الأمر .

(١) ثروت الأسويطي - سابق الإشارة - ص ٤٨ - وما يلفت النظر في هذا المقام أن أستاذنا الدكتور ثروت ، وهو بصدد تعريف القانون الجوي ، اتخذ موقفاً مؤداه ، قصر نطاق هذا القانون على الطائرة ، وما ينشأ عن استخدامها من مشاكل . ولذا يبدو لنا ما يذهب إليه من البحث عن اصطلاح جديد آخر يستوعب الاختراعات الجديدة ، أمراً غير مفهوم ، إذ مقتضى موقفه السابق . استبعاد هذه الاختراعات من مجال القانون الجوي - وجدير بالذكر من ناحية أخرى أن الدكتور أبو زيد رضوان ، يوجه نقده إلى موقف أستاذنا الدكتور ثروت ، وذلك على أساس أن الاختراعات الجديدة ، كالصواريخ والقذائف ، لا صلة لها بالقانون الجوي ، والواقع أن الدكتور أبو زيد بهذا النقد ، لا يكون متسقاً مع موقفه من تعريف القانون الجوي باعتباره شاملاً لأنشطة الإنسان في استخدام الفضاء ، سواء كان داخل الغلاف الهوائي أو خارجه . فكان أحق به أن يأخذ موقف الترحيب بالنقد الذي ذهب إليه الأستاذ الدكتور ثروت الأسويطي

لذلك فإننا نعتقد أن الطائرة يمكن تعريفها بأنها « كل اختراع موجود أو يمكن أن يتم الكشف عنه ، ويكون مهيأ للارتفاع والتحليق في الفضاء » . وبهذا ، يتسع التعريف ليشمل ما اعتقد الإجماع على اعتباره « طائرة » كما يشمل ما قد يكشف عنه المستقبل . من اختراعات تتوفر لها هذه الخصائص الواردة في التعريف ، ويتسق هذا التعريف مع تعريفنا للقانون الجوي باعتباره ، قانون الأنشطة الإنسانية التي تتخذ الفضاء الجوي لها ميداناً^(١) .

تقسيم الطائرات :

٧٧ - يمكن تقسيم الطائرات ، عدة تقسيمات ، تبعاً للأساس الذي يتخذ مياراً لكل تقسيم على حدة ، فتم تقسيمات ترتكز على الناحية الفنية فنجد طائرات أخف من الهواء ، وأخرى أثقل ، وطائرات لها محرك وأخرى بلا محرك^(٢) ... الخ .

وبهذا في هذا المقام التقسيم القانوني ، الذي يتخذ مياره من الخدمة المخصصة لها الطائرة . فمن هذه الزاوية ، نجد أن الطائرة قد تكون عامة أو خاصة . وأول ما يجب الإشارة إليه بالنسبة لهذا التقسيم هو أن مياره

(١) يعرف المشرع الأسري الطائرة تعريفاً واسماً ، استوعبنا منه تعريفنا الوارد في المتن فالطائرة في تفكير هذا المشرع تشمل كل اختراع معروف أو يحتمل الكشف عنه ويكون مهيأ للاستعمال الجوية - انظر - « ريزي - لاكور » - سابق الإشارة - ص ١١٤ حيث ورد التعريف كآتي بشأن الطائرة :

« any contrivance now known or hereafter invented, used or designed for navigation of or flight in the air. »

(٢) تسمى الطائرات الأثقل من الهواء « بالايرودين » *aérodynes* والأخف من الهواء بالايروستات *aérostats* - انظر « شوفو » - سابق الإشارة -

ليست ملكية الطائرة ، إذ قد تكون الطائرة مملوكة للدولة ، ولكنها تمارس مقاولات نقل الركاب والبضائع ، ففي هذه الحالة تأخذ حكم الطائرات المدنية (الخاصة) ، ولا يؤثر في ذلك كونها مملوكة للدولة . فالمعيار إذاً هو نوع الخدمة التي تخصص لها الطائرة ، فتكون الطائرة عامة *Public* ، أو طائرة دولة *Aeronef d'Etat* ، إذا كانت طائرة حربية أو طائرة بحرية أو طائرة تقوم بخدمات شرطية . وتكون على العكس طائرة خاصة *Privé* ، أو مدنية *Civil* ، إذا كانت تقوم بالملاحة الجوية لنقل الركاب والبضائع^(١) .

وقد نصت المادة الثالثة من اتفاقية شيكاغو ، على أن أحكامها لا تطبق على طائرات الدولة ، وخصت بالذكر ، الطائرات الحربية ، وطائرات الجمارك والشرطة . ولكن الراجح أن أى طائرة تقوم بخدمة مرفق عام ينطبق عليها وصف طائرة الدولة^(٢) ، كطائرات المخصصة لرش المبيدات الحشرية ومكافحة الآفات الزراعية مثلاً .

المبحث الثاني

النظام الإدارى للطائرة

شهادة الصلاحية للملاحة : (C.D.N.) Certificat de navigabilité

٨٧ - تخضع الطائرة ، لشروط فنية دقيقة ، يلزم مراعاتها ، عند بناء الطائرة ، بحيث تأتى في النهاية مطابقة للتصميمات والمواصفات التي تم البناء

(١) أنظر : جوجلار - سابق الإشارة - ص ٧٩ .

(٢) أنظر : ريزى - لاكور - سابق الإشارة - ص ١١٨ .

وجدير بالذكر أن المشرع المصرى اقتصر على تعريف الطائرة الحربية باعتبار أنها الطائرات المملوكة للقوات المسلحة بأنواعها - المرسوم بقانون الصادر فى ١٩٤٠ فى مادته الأولى .

على هديها^(١) ، ولا يمكن التحليق أو ممارسة الملاحة الجوية ، قبل الحصول على شهادة تفيد صلاحية الطائرة للملاحة ، وهي الشهادة التي يتم بها التحقق من مطابقة الطائرة المصنوعة للشروط والتصميمات الخاصة بصناعة الطائرات.

- وقد استلزمت اتفاقية شيكاغو ، وجود شهادة الصلاحية ، مع الوثائق التي يجب الاحتفاظ بها في الطائرة ، وطالبت الاتفاقية الجهات المختصة في كل دولة ، سلطة إصدار شهادات الصلاحية . وأعطت للشهادة حجتها في سائر الدول الأطراف ، بشرط أن تتوافر في هذه الشهادة الحدود الدنيا التي تضمنتها الاتفاقية في ملحقها الثامن^(٢) .

الوثائق الأخرى اللازمة للطائرة: (٣)

٧٩ - فضلا عن شهادة الصلاحية يجب أن يتم الاحتفاظ بالوثائق التالية على ظهر الطائرة :

- ١ - شهادة القيد في السجل الخاص بالطائرات .
- ٢ - الشهادات الخاصة بطاقتي الطائرة .
- ٣ - بطاقة الطريق ، وهي تتضمن بياناً برحلاتها التي تمت ، فضلا عن تحديد حالة الطائرة عند القيام وعند الوصول .
- ٤ - سجل الإشارات والرسائل التي تلقتها الطائرة أو أرسلتها .
- ٥ - الوثائق الخاصة بأجهزة اللاسلكي .
- ٦ - كشوف تتضمن أسماء الركاب وبيان البضائع وأوصافها .

(١) - جوهنفلار - سابق الإشارة - ص ٨٢ .

(٢) - المواد ٢١ و ٢٢ من الاتفاقية .

(٣) - أنظر المادة ٢٩ من الاتفاقية .

وقد تضمنت المادة ٢٩ من المرسوم الصادر في ٢٣ مايو ١٩٣٥ في مصر
الذي ينظم الوثائق .

المبحث الثالث

النظام القانوني للطائرة.

تقسيم :

٨٠ - طبقاً لنصوص الاتفاقيات الدولية ، والتشريعات الوطنية ، تكتسب الطائرة جنسية الدولة ، التي قيدت في سجلاتها . ويترتب على اكتساب الجنسية آثار هامة ، لاسيما في مجال تحديد القانون واجب التطبيق على ما يحدث من وقائع داخل الطائرة . ونعالج فيما يلي موضوع جنسية الطائرة وتسجيلها ، ثم نعالج المناقشات الفقهية ، والأحكام الوضعية ، المتعلقة بتحديد القانون واجب التطبيق .

أولاً : جنسية الطائرة :

قاعدة اكتساب الطائرة الجنسية بين التأييد والاذلال :

٨١ - معزوف أن الجنسية، تعبر عن الانتماء إلى دولة ما ، وهي علاقة لها جانبها الوجداني ، المتمثل في الشعور بالولاء ، وهو شعور لا يتصور إلا بالنسبة للشخص الطبيعي ؛ فها هي المبررات التي تدفع إلى إنشاء مثل هذه العلاقة بين الدولة والطائرة ، التي لا تعدو أن تكون جماداً ، لا يتصور لديه إحساس بانتماء أو ولاء ؟

ذهب البعض في تعبير ذلك إلى القول ، بأن الدول تسير على التفرقة في المعاملة بين الطائرات التابعة لها ، والطائرات الأجنبية ، ولذا لزم أن يكون هناك معيار يحكم إليه لإجراء هذه التفرقة^(١) ، وفضلاً عن ذلك ، فإن الطائرة ، باعتبارها وسيلة نقل دولي . تتواجد دائماً خارج

(١) يكرر - سابق الإشارة - ص ٩١ .

البلاد عما يستلزم اتيانها إلى دولة ما ، تستطيع عند الحاجة ، الاتجاه إليها لطلب حمايتها الدبلوماسية^(١) . وأخيراً ، يستند القائلون بضرورة الجنسية ، إلى طبيعة الملاحة الجوية ، التي لا تسمح للدول . بالتحقق من مراعاة الطائرات لشروط ومقتضيات الأمن التي تتطلبها التشريعات الوطنية ، والمعاهدات الدوائية ، وذلك يتطلب أن تكون هناك دولة ما مسئولة ، عما قد يقع من إخلال بالقواعد الهادفة إلى تأمين سلامة الملاحة الجوية ، وهذا ما تؤديه فكرة الجنسية^(٢) . إن الطائرة تشبه في هذا المقام ، السفينة التي لم يجادل أحد في تمتعها بالجنسية .

٨٢ - أما المعارضون لفكرة الجنسية ، فيرون أن الطائرة ، أقرب إلى السيارة منها إلى السفينة ، ذلك أن السفينة ، تطول بها الرحلة وتجبب أثنائها البحار العالية ، حيث لا سيادة لأحد ، فلزم إلحاق السفينة بدولة ما ، تخضع لقانونها ، عندما يتعذر وجود القانون في مثل هذه المناطق . أما بالنسبة للطائرة ، فهذا لا يتحقق ، فهي في غالب الأوقات تحلق في سماء دولة من الدول ، وإذا تواجدت فوق البحار العالية ، فإنها سرعان ما تدخل في الاختصاص الإقليمي لدولة من دول العالم ، فتخضع لقانون هذه الدولة^(٣) . وعلاوة على هذا ، فإن استلزام الجنسية بالنسبة للطائرة ، من شأنه أن يمثل عائقاً في طريق الملاحة الجوية ، واستئلال الطائرات والاتجار فيها ، فمثلاً لو تصورنا شركة أمريكية تمارس نشاطها في فرنسا ، وشرعت في شراء طائرة فرنسية ، فإنها تلتزم بتسجيل الطائرة في الولايات المتحدة الأمريكية حتى يتسنى اكتساب الطائرة للجنسية الأمريكية ولاشك أن هذا يمثل عتاً يعرقل المعاملات التجارية^(٤) .

(١) لوجوف - سابق الإشارة - ١٨٣ - (طبعة ١٩٣٤) .

(٢) جوجلار - سابق الإشارة - ص ٧٨ .

(٣) انظر - البحيري - سابق الإشارة - ص ٥٦ ، حيث يشير إلى « يليه »

باعتباره من أنصار هذه الفكرة . (٤) كوكوز - سابق الإشارة - ص ٢٩ .

٨٣ - ولا شك لدينا في ترجيح الرأي الأول ، إذ أن الطائفة شأنها شأن السفينة قد تتواجد في الفضاء غير الخاضع لسيادة دولة من الدول ، مما يستلزم أن تكون لها جنسية ، تحمل قانون الدولة التي تنتمي إليها ممتداً إليها ، فتستغ بحماية هذه الدولة كما تلتزم قبلها بمراعاة الأحكام التي تفرضها المعاهدات الدولية . وبغض النظر عن هذا الاعتبار فإن الطائفة - كما ذهب أستاذنا الجليل الدكتور محسن شفيق - تعتبر من الأموال التي تمثل جانباً هاماً من الثروة القومية ، وتعتمد عليها الدولة في أوقات الحروب ، لتأدية خدمات ضرورية لسلامتها ، فن اللازم الاعتراف لها بالجنسية ، لنظل أصيقة بالدولة ، خاضعة لقوانينها ، مجبرة على تلبية نداءها بالعودة إلى الوطن إذا وقع ما يدعو إلى ذلك ، (١) .

وقد ترجح هذا الاتجاه ، على الصعيد الدولي ، فكرمه اتفاقية شيكاغو عندما نصت على اكتساب الطائفة جنسية الدولة التي تقيد الطائفة في سجلاتها ، كما تضمنت النص على هذه القاعدة كافة التشريعات الوطنية .

ثانياً - تسجيل الطائفة واكتساب الجنسية :

٨٤ - حسمت اتفاقية باريس ، ثم اتفاقية شيكاغو ، الاختلاف حول المعيار الذي يتحدد على أساسه جنسية الطائفة (٢) ، فأخذت بمعيار مكان التسجيل (٣) . وإعمالاً لذلك ، تكتسب الطائفة جنسية الدولة التي قيدت في سجلاتها . وطبقاً لاتفاقية شيكاغو ، لا يجوز للطائفة أن يكون لها أكثر من

(١) محسن شفيق - سابق الإشارة - ص ٥٠ .

(٢) أنظر في عرض الجدل الفقهي في هذا الصدد - البحري - سابق الإشارة

ص ٧٠ .

(٣) م ١٧٠ من الاتفاقية .

(٤) - قانون الطيران (

جنسية واحدة ، ويقتضى هذا عدم جواز تسجيل الطائرة في أكثر من دولة ، وإنما يمكن تغيير الجنسية ، وذلك بشطب التسجيل الأول ، ثم إجراء تسجيل جديد في الدولة المراد اكتساب جنسيتها ^(١) . وتستلزم الاتفاقية إبراز علامات التسجيل وعلامات الجنسية على الطائرة على نحو ظاهر ^(٢) .

اكتساب الطائرة للجنسية المصرية :

٨٥ - تكتسب الطائرة الجنسية المصرية ، إذا سجلت في السجل المصرى الخاص بالطائرات ، وبهذا يكون المشرع المصرى قد أخذ بما نصت عليه اتفاقية شيكاغو ، ويلزم لتسجيل الطائرة في مصر ، أن يكون مالكها مصرياً ، فإذا كان المالك شركة ، وجب أن يكون الشركاء المتضامنون فيها من المصريين ، أما إذا كانت شركة مساهمة فيلزم أن تكون شركة مصرية ، وأن يكون أغلبية أعضاء مجلس إدارتها ورئيس المجلس من المصريين ^(٣) ، ويترتب على تخلف هذه الشروط الخاصة بالمالك فقدان الطائرة للجنسية المصرية ^(٤) .

ثالثاً - تجديد القانون الواجب تطبيقه على الوقائع التى تحدث بالطائرة :

٨٦ - تمرق الطائرة فى الفضاء ، فتكون حينئذ فى سماء دولة ما ، وحينئذ فى سماء البحار العالية ، أو فوق يابسة لا سيادة عليها لأحد ، وخلال الرحلة ، قد تحدث وقائع مادية ، تمثل مجزئاً تعرض الطائرة أو ركابها للخطر ، فإى قانون يطبق على هذه الوقائع ؟

(١) م ١٨ ، من الاتفاقية .

(٢) ويرمز للجنسية المصرية بحرف SU .

(٣) انظر المادة الثامنة من المرسوم الخاص بتنظيم الملاحة الجوية الصادر فى

٢١ مايو ١٩٣٥

() م ٩٠ ، من المرسوم

تشعبت آراء الفقه في هذا المقام ، وأرست اتفاقية طوكيو حلولا
استوحيت من هذه الآراء . ونعرض أولا للمناقشات الفقهية ثم نعرض
لأحكام الاتفاقية .

المناقشات الفقهية :

٨٧ - تفرق الفقه في اتجاهات خمسة : فتشيع البعض لقانون الدولة
التي تخلق الطائرة في سماءها ، وتشيع البعض الآخر لقانون جنسية الطائرة ،
بينما تبنى فريق آخر قانون دولة الهبوط أو قانون دولة الإقلاع ، وأخيراً
نجد فريقاً يمزج بين قانوني جنسية الطائرة وقانون دولة السطح .

١ - قانون الدولة المعلق في سماءها Loi de l'Etat survolé :

٨٨ - صدوراً عن مبدأ إقليمية قانون العقوبات ، يذهب أنصار هذا
الرأى إلى القول ، بتطبيق قانون الدولة ، التي كانت تخلق الطائرة في سماءها
وقت وقوع الجريمة ، والقول بغير ذلك ، يمثل مساساً بسيادة الدولة على
فضائها الجوي ، هذه السيادة التي تقتضى بالضرورة خضوع ما يحدث من
وقائع في هذا الفضاء لقانون دولة السطح .

ولسكن إذا كانت الطائرة تخلق فوق البحار العالية ، أو فوق مناطق
لا تخضع لسيادة ما ، فأين نجد قانون دولة السطح ؟ ، وما الحكم إذا كانت
الجريمة التي وقعت ، لا تمثل أى مناس بدولة السطح ، كما لو كان الجاني
أو المجنى عليه ، لا ينتميان إليها ، فضلاً عن أن الطائرة غير تابعة لها بطبيعة
الحال ، إن سلطات هذه الدولة قد لا تتحرك ساكناً ، وتكون النتيجة إفلات
المجرمين من العقاب (١) .

(١) شوفو - سابق الإشارة - ص ١٩٥

٢ - قانون دولة العلم : Loi du pavillon

٨٩ - تنادياً للنقد السابق ، ذهب إتجاه فقهي إلى القول بتطبيق قانون الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها ، وبهذا تكون الطائرة خاضعة للقانون أينما وجدت ، إذ يلزمها قانون دولتها أن تكون . ويجد القائلون بهذا الرأي سنداً فيما استقر عليه الأمر في القانون البحري بالنسبة للسفينة حيث تخضع لقانون دولة العلم الذي تحمله ^(١) . ولم يسلّم هذا الاتجاه من النقد ، رغم تلافيف عيوب الرأي الأول ، فقد يحدث أن تكون الجريمة أو الواقعة ، لا تمس رعايا الدول التي تحمل الطائرة جنسيتها ، مما قد يدفعها إلى انتعاس شأن دولة السطح في الرأي الأول ، ومن ناحية أخرى فإن الجريمة قد تقع والطائرة في بلد بعيد عن الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها وقد يؤدي القول بقصر الاختصاص لقانون هذه الدولة ، إلى إفلات المجرم ، الذي لن تملك سلطات دولة السطح اتخاذ أي إجراء في مواجهته ^(٢) .

٣ - قانون دولة المهبوط Loi de lieu d'atterrissage

٩٠ - والقائلون بتطبيق قانون الدولة التي ترسو فيها الطائرة بعد وقوع الحادث أو الجريمة ، يرون أن هذا هو الحل الوحيد الذي تمليه الاعتبارات العملية ، فهذه الدولة ، هي التي يمكنها تجميع الأدلة وإجراء المعاينات المفيدة إذ تمثل أول مكان تهبط فيه الطائرة بعد وقوع الجريمة ، كما أن القول باختصاص هذه الدولة يسد الباب أمام إفلات المجرمين من العقاب . ورغم ما يميز به هذا الرأي من قوة الحجة المستمدة من الواقع واعتباره

(١) انظر : NiEmeyer - Crimes et delits à bord des aeronefs

• Revue générale de l'air - 1922 - p. 285 •

ويؤيد هذا الرأي - أستاذنا الدكتور محسن شفيق - سابق الإشارة - ص ٤

(٢) شوفو - سابق الإشارة ص ٤٩٦ .

فإن الدولة التي تهبط فيه الطائرة قد لا تجد دافعاً قوياً للتدخل مادام الأمر لا يمس أمنها أو أمن رعاياها ، كما أنها لا تستطيع تجميع الأدلة وإجراء الاستدلالات بطريقة مفيدة ومؤثرة - نظراً لضيق الوقت الذي تظل فيه الطائرة على أرضها ، وهي بطبيعة الحال لا تستطيع منع الطائرة من الإقلاع مادام الأمر لا يتعلق بما يمس أمنها وسلامة رعاياها^(١) .

٤ - قانون دولة الإقلاع Loi du lieu de départ :

٩١ - والواقع أن القائلين بتطبيق قانون الدولة التي أقبلت منها الطائرة ، يوجه إليهم النقد نفسه والذي سبق أن وجه إلى القائلين بتطبيق قانون دولة المهبوط ، فدولة الإقلاع لا توجد لها أى مصلحة في التدخل لضبط الجريمة التي تقع على طائرة أجنبية ، وبين أفراد لا يمتنون لها بصلة ما^(٢) .

٥ - الجمع بين قانون العلم وقانون دولة السطح :

٩٢ - تلبه بعض الفقهاء^(٣) ، إلى أن فشل الآراء السابقة ، يرجع إلى محاولة الاعتماد على قانون واحد ، ولذا فالأصح هو الجمع بين أكثر من قانون . فيطبق قانون دولة العلم على الوقائع التي تحدث أثناء تحليق الطائرة في أماكن لا تخضع لسيادة دولة معينة ، ويطبق قانون دولة السطح ، إذا وقعت الجريمة أثناء تحليق الطائرة في الفضاء الجوي الذي يعلو إقليم دولة معينة .

ولكن قد يحدث تنازع بين الدولتين ، فتدعى كل منهما اختصاصها بمتابعة الجريمة ، وهنا يعطى بعض الفقهاء أولوية لقانون دولة العلم .

(١) ريزي ولاكور - سابق الإشارة - ص ٣١٦ .

(٢) السابق - ص ٣١٧ .

(٣) ويمثل هذا الاتجاه M.M. Danilovics - szordy - laparadelle

انظر - ريزي ولاكور - ص ٣١٧ .

٩٣ - ولم يرض بعض الفقهاء^(١) عن هذا الحل ؛ فذهبوا إلى أنه لا يوجد ما يمنع الجمع بين تطبيق عدة قوانين ، والمفاضلة بينها في كل حالة على حدة ، حسب اعتبارات الواقع ، فيفضل قانون دولة السطح إذا تعلق الأمر بمخالفة القواعد المنظمة لإقلاع الطائرة أو القواعد اللاتحجية الخاصة بحركة الطيران ، بينما يفضل قانون دولة العلم ، إذا تعلق الأمر بتمرد ضد قائد الطائرة ، كما لا يوجد ما يمنع تطبيق قانون الدولة التي تمتد إليها آثار الجريمة حتى لو كانت غير هاتين الدولتين .

ورغم ما يتسم به هذا الرأي من تعقيد ، إلا أنه يعد أكثر الحلول اقتراباً من الواقع ، وابتعاداً عن وضع قواعد مجردة غير صالحة للتطبيق بنوعية معقولة لحفظ أمن وسلامة الطائرة وركابها .

تعدد القانون واجب التطبيق طبقاً لاتفاقية طوكيو :

٩٤ - كان لزاماً ، أن تسعى الدول إلى الاتفاق فيما بينها ، لتحديد معيار الاختصاص القضائي ، وتحديد القانون واجب التطبيق على ما يقع من جرائم على متن الطائرة ، وقد تم إبرام اتفاقية طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣ تحقيقاً لهذه الغاية^(٢) .

ويتحدد نطاق تطبيق المعايير التي تضمنتها الاتفاقية بالأفعال التي تعد جريمة طبقاً لقانون أي دولة من الدول الموقعة عليها ، كما تنطبق هذه المعايير على الأفعال التي لا تعتبر جرائم ما دامت تهدد سلامة الطائرة أو ركابها للخطر^(٣) .

(١) انظر - ليموان - سابق الإشارة - ص ٧١٠ - أيضا De vinchar

في تقريره المشار إليه في مؤلف ريزي ولاكور - ص ٣١٧ .

(٢) انظر في عرض الجهود السابقة على إبرام هذه الاتفاقية - ثروت الاسيوطي - سابق الإشارة - ص ٦٨ .

(٣) المادة الأولى من الاتفاقية - انظر نص الاتفاقية كاملاً في المجلة الفرنسية للقانون الجوي - ١٩٦٤ ص ٨٠ وما بعدها .

٩٥ - وقد نصت المادة الثالثة من الاتفاقية ، على تطبيق قانون دولة العلم ، على ما يقع من جرائم أو أفعال على متن الطائرة ، مع تطبيق قانون دولة السطح في الحالات الآتية :

(١) إذا امتد أثر الجريمة إلى إقليم هذه الدولة .
(٢) إذا كان مرتكب الجريمة أو المجرى عليه من رعايا هذه الدولة أو من المقيمين فيها .

(٣) إذا كان من شأن الجريمة المساس بأمن الدولة .
(٤) إذا شكلت الجريمة مخالفة للوائح والأحكام المنظمة لحركة الملاحة الجوية في هذه الدولة .

(٥) إذا كان تدخل دولة السطح ضرورياً ، للوفاء بالتزاماتها الدولية .

٩٦ - ويلاحظ أن الاتفاقية لا تنطبق إلا على الأفعال التي تقع على متن طائرة تحمل جنسية إحدى الدول الأطراف ، وبشرط أن تحدث هذه الوقائع أثناء تخليق الطائرة ، وتعتبر الطائرة محلقة طبقاً لأحكام الاتفاقية ، منذ بدء تشغيل محركاتها بهدف الإقلاع وحتى ترسو من جديد . وعلى ذلك فإن ما يقع من أفعال وجرائم على الطائرة أو ركبها وهي راسية بالمطار ، وقبل إدارة المحرك يخرج عن نطاق تطبيق الاتفاقية^(١) .

ومن ناحية المكان الذي تخلق فيه الطائرة ، يقتصر تطبيق الاتفاقية على ما يقع من جرائم أثناء الطيران ، فوق البحار العالية ، أو فوق مناطق أخرج من سيادة أي دولة^(٢) .

(١) م ٢/١ والمادة ٢/٥ .

(٢) م ٢/١ .

وجدير بالذكر أن الجرائم السياسية، أو الجرائم ذات الطابع العنصرى
أو الدينى تخرج عن نطاق تطبيق المعايير التى تضمنتها اتفاقية طوكيو (١).

(١) م ٢٠ من الاتفاقية - ويلاحظ أن الاتفاقية قد دخلت حيز التنفيذ
بسلطات واسعة فى سبيل تأمين سلامة الطائرة وركابها، فمن حقه إبعاد الراكب
الذى تقع منه أفعال من شأنها تهديد الأمن، وفى سبيل ذلك يكون من سلطاته
تقييد الحريات فى الحدود اللازمة لحفظ الأمن داخل الطائرة، ويمكنه فى سبيل
ممارسة سلطاته الاستعانة بأفراد الطاقم أو حتى بالركاب العاديين - انظر المواد
من ٥٥ إلى ١٠٠ من الاتفاقية - وأيضاً - انظر - ليتين - سابق الإشارة إليه
- ١٩٧٠ ص ١٢٣ وما بعدها.

الفصل الثاني

طاقم الطائرة

النظام الخاص بطاقم الطائرة :

٩٧ - يقصد بطاقم الطائرة ، مجموعة الأشخاص الذين يقومون بالمهام اللازمة لتنفيذ عمليات الملاحة الجوية (١) .

ويخضع هؤلاء الأشخاص لنظام إدارى خاص ، إذ لا يترك تحديد أوضاعهم الوظيفية لمطلق العلاقات التعاقدية التي تربط بينهم وبين الشركات التي يعملون لحسابها . ومن هنا تبرز السمة اللائحية أو النظامية لقواعد القانون الجوى . فالدولة تتدخل في العلاقة التعاقدية لتضع شروطاً محددة يلزم توافرها في رجال الملاحة الجوية ، وهي شروط تهدف في مجموعها إلى التأكد من صلاحية وكفاءة أفراد الطاقم لتولى مهام قيادة الطائرة من الناحيتين الفنية والإدارية .

٩٨ - وقد عالجت اتفاقية شيكاغو ، بعض الأحكام المتعلقة بأوضاع الأفراد العاملين في مجال الطيران ، فنصت المادة ١/٣٢ على ضرورة حصولهم على الشهادات المعتمدة من دولة تسجيل الطائرة ، كما نصت الاتفاقية على أن هذه الشهادات تسرى في الدول الأخرى الموقعة على الاتفاقية ، وذلك بشرط أن يتوافر فيها الحد الأدنى الذي تحدده الاتفاقية (٢) .

وقد تضمن الملحق الأول لاتفاقية شيكاغو ، القواعد التفصيلية الخاصة بطاقم الطائرة والإجازات الخاصة بهم .

(١) كارتو - سابق الإشارة - ص ١٦٧ .

(٢) انظر أحكام المواد ٢٢ ، ٢٧ ، ٣٨ ، ٣٩ ، ٤٩ من الاتفاقية .

٩٩ - أما في مصر ، فقد تناول المشرع تنظيم الشهادات والإجازات اللازمة لأفراد طاقم الطائرة ، ونظم الاختبارات الطبية التي يلزم اجتيازها (١) وبانضمام مصر إلى اتفاقية شيكاغو ، فإن أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بطاقم الطائرة تسري في مصر .

وفضلاً عما سبق فإن أفراد الطاقم ، يرتبطون بمؤسسات النقل الجوي بعقود عمل ، فيسرى بشأنهم قانون العمل وقانون التأمينات الاجتماعية والقوانين المعدلة لهذين القانونين . وغنى عن البيان أن المؤسسات التي تعمل في مجال النقل الجوي تلتزم بمراعاة الشروط التي نص عليها القانون بخصه وهي شهادات وإجازات أفراد الطاقم (٢) .

المركز القانوني لقائد الطائرة Le Commandant d'aéronef

١٠٠ - يعتبر قائد الطائرة أحد أفراد طاقمها ؛ ولسكنه يتميز باعتباره رئيس الطاقم ، ويتمتع بسلطات على جانب كبير من الأهمية ، وهو يمارس سلطاته أداءاً أو وظائف فنية أو إدارية أو تجارية .

١ الوظيفة الفنية Fonction technique

١٠١ - وتعد من أهم وظائف قائد الطائرة ، فهو المشغول عن التحقق من صلاحية الطائرة للطيران من الناحية الميكانيكية والتأكد من وجود الوقود الكافي ، وكل ما يلزم الرحلة ، كما أنه هو الذي يتولى تحديد مسار الطائرة ، وتحديد الموانئ الجوية التي يتم النزول فيها ، وهو في هذا الصدد يتمتع بسلطة تعديل المسار أو حتى إلغاء الرحلة كلية إذا وجد لذلك مقتضى .

(١) انظر القرار الوزاري رقم ٧٢ لسنة ١٩٣٢ ثم القرار الوزاري رقم ١٥ لسنة ١٩٤٢ .

(٢) انظر ثروت الأسير - سابق الإشارة - ص ١٥٠ .

ويشولى قائد الطائرة ، تنفيذ ما يصدر له من إرشادات وتوجيهات من إدارة المطار ، ويسأل عن هذا التنفيذ ، ولكن هذا لا يمنع من إمكان مخالفة هذه التعليمات إذا اقتضت سلامة الإقلاع أو الهبوط هذه المخالفة^(١) .

٢ - الوظيفة الإدارية : Fonction administrative

١٠٢ - وتشمل هذه الوظيفة مجموعة المهام التى يباشرها قائد الطائرة بهدف حفظ النظام داخل الطائرة .

ويتمتع قائد الطائرة فى هذا المقام بسلطة رئاسية على أفراد الطاقم وهو يملك اتخاذ الإجراء المناسب فى حالة العصيان أو التمرد . وتمتد هذه السلطة إلى الركاب الذين يلتزمون بما يصدره إليهم القائد من تعليمات وتوجيهات يقصد بها تأمين سلامة الرحلة وحفظ النظام داخل الطائرة . وقد تصل سلطات القائد - طبقاً لاتفاقية طوكيو - إلى حد تقييد حرية الراكب الذى يخل بالنظام ، بل ويمكن للقائد إنزاله فى أول ميناء جوى ترسو فيه الطائرة خلال رحلتها^(٢) .

وغنى عن البيان ، أن قائد الطائرة ، مقيد فى ممارسة سلطاته ، إذ يتعين أن يكون هدفه دائماً هو تأمين سلامة الطائرة والركاب فلا يجوز له التمسك فى استعمال انسلطات المخولة له^(٣) .

٣ - الوظيفة التجارية : Fonction Commerciale

١٠٣ - بمقتضى هذه الوظيفة ، يكون لقائد الطائرة ، صفة النيابة عن المستغل ، وذلك فى الموانئ الجوية التى لا يوجد فيها مشاؤون لذلك الطائرة أو مستغلها . فىكون القائد هو المسئول عن تفريغ حمولة الطائرة ، وتنظيف

(١) كارتو - سابق الإشارة - ص ١٨١ - أيضاً بيكار ، - ص ٩١ .

(٢) المواد من ٥٥ ، إلى ١٠٠ ، من الاتفاقية .

(٣) أبو زيد رضوان - سابق الإشارة - ص ١٠٤ .

الحسابات المترتبة على ذلك . كما يكون له شراء المواد والأدوات اللازمة للرحلة ، أو دفع النفقات اللازمة لإصلاح الطائرة .، وذلك دون حاجة إلى توكيل أو إذن خاص ، مادام قد استحال عليه الاتصال بمستغل الطائرة (١) .

ولكن لا يجوز لقائد الطائرة ، بيعها أو رهنها لأي سبب دون الرجوع للمالك والحصول على إذن (٢) .

(١) كارتو - سابق الإشارة - ص ١٨٠ - بيكار - ص ٩١ .

(٢) أبو زيد رضوان - سابق الإشارة - ص ١٠٢ .

الباب الثالث

النظام القانوني للمطارات

تمهيد :

١٠٤ — مهما طالت رحلة الطائرة محاقمة في الفضاء ، فإنها إلى الأرض تعود ، وهذا ما يميز الطائرة عن مركبات الفضاء ، كما أسلفناه القول .

والطائرة إذ تخلق ، وإذا تعود ، تفتقر إلى الأرض التي يلزم : أن تكون صالحة ومجهزة ، سواء لكي تبدأ الطائرة حركتها ، حتى تتوفر لها قوة الدفع اللازمة للتحليق ، أو لإرشاد هذه الطائرة إلى الطريق الجوي الذي تسلكه في الفضاء ، أو لكي تهديها السبيل عند ما تتجه الطائرة إلى الرسو على الأرض من جديد . ولا يخفى الطابع الفني الذي يغلب على الدراسة المتعلقة بالمطارات ، وهو جانب لا يعنينا إلا بقدر تأثيره على الأحكام القانونية التي نعرض لدراستها .

ونبدأ هذه الدراسة ، بتحديد المقصود بالمطار وتقسيماته المختلفة ، ثم نتناول الأحكام الخاصة بإنشاء المطارات ، وإدارتها . والمسئولية المترتبة على هذه الإدارة ، ثم نعرض أخيراً للارتفاقات الجوية ، التي تنفرد لصالح المطار تيسيراً لحركة الطيران وتأمين سلامتها .

أولاً - تعريف المطار :

١٠٥ — لا تصلح الأرض بمحالتها الطبيعية ، مكاناً تبدأ منه الطائرة حركتها ، حتى تتوفر لها القدرة على التحليق ، كما أن هذه الأرض لا تصلح مكاناً لاستقبال الطائرة عند هبوطها . فالطائرة لا بد لها من الناحية الفنية ، من مكان مسطح مستو ، خال من أي عقبات ، قد تعوق طريق الطائرة . ولكن

هل يعنى ذلك أننا نكون بصدده مطار ، كلما وجدت مساحة من الأرض ،
توافرت فيها هذه الخصائص ؟

يجيب الأستاذ ليوان^(١) ، على هذا التساؤل بالنفي ، وذلك على أساس
أن المطار من الناحية القانونية ، لا يكفي لوجوده ، توافر العناصر المادية -
أى الأرض الصالحة - وإنما يلزم أن تكون هذه الأرض قد تم إعدادها
خصيصاً لتكون مكاناً لاستقبال الطائرات ومساعدة وتيسير حركة الملاحة
الجوية . وعلى ذلك ، يمكن تعريف المطار : بأنه الأرض المهيأة خصيصاً
لإقلاع وهبوط الطائرات .

١٠٦ - ومع ذلك ، فإن هذا التعريف ، لم يسلم من النقد ، وذلك
لإهماله المنشآت والأجهزة الفنية المساعدة ، التى يلزم توافرها فى المطار كى
تساعد الطائرة ، عندما تشرع فى التحليق ، أو عندما تتجه للهبوط ، أو أثناء
تحليقها فى الفضاء . فضلاً عن قصور هذا التعريف عن شمول مرافق الخدمات
التى يلزم وجودها فى المطار ، وتسموره عن شمول المياه التى قد تعد إعداداً
خاصاً لاستقبال الطائرات المائية hydroavion . أدت هذه الانتقادات إلى
التفرقة بين المطار aérodrome من ناحية ، والميناء الجوى aéroport من ناحية
أخرى^(٢) . فالمطار يطلق على كل مسطح محدد على الأرض أو على الماء ، معد
لإقلاع الطائرة أو هبوطها ، مع وجود المباني والتجهيزات التى تساعد فى إرشاد
الطائرة . أما الميناء الجوى فهو كل مطار ، تتوافر فيه التجهيزات والخدمات
المتاحة للجمهور واللازمة لإيواء الطائرات وصيانتها وإصلاحها ، أو التجهيزات

(١) ليوان - سابق الإشارة - ص ١١٩ .

(٢) جوجلار - سابق الإشارة - ص ١١ .

والخدمات اللازمة لاستقبال أو إنزال المسافرين أو شحن وتفريغ البضائع،^(١).

وبهذا يتضح أن المطار في علاقته بالميناء الجوي، يأخذ حكم العلاقة بين المجلس والنوع، فالمطار أكثر عمومية، إذ لا بد وأن تتوفر في الميناء الجوي كل ما يلزم لوجود المطار من الناحية القانونية، ولكن لا يلزم لوجود المطار قانوناً أن تتوفر فيه المرافق والخدمات اللازمة للجمهور والتي تلزم في الميناء الجوي.

١٠٧ - وإذا يمتنا الوجه شطر التشريعات، نجد أن المشرع الفرنسي يعرف المطار بأنه «كل مسطح على الأرض، أو على الماء، أعد خصيصاً لرسو وإقلاع ومناورات الطائرات، مشتملاً على التجهيزات الملحقه اللازمة لحركة النقل، وخدمة الطائرات»^(٢).

ويتضح من هذا التعريف أن المشرع الفرنسي، يجعل من المطار والميناء الجوي، لنظامين مترادفين^(٣)، إذ استلزم في المطار، وجود التجهيزات اللازمة لخدمة حركة النقل الجوي، وخدمة الطائرات، وهي تجهيزات تلزم في الميناء الجوي، طبقاً للتفرقة ماثمة الذكر.

أما التأثير على التفرقة التي حددت في مسعر، فلم تكن بوضع تعريف «المطار أو الميناء الجوي»^(٤).

(١) جورج لار - السابق - ص ١١١ - والتعريف الوارد في المتن، هو تعريف منظمة دالبار، - انظر أيضاً :

Guinchard (michel)
les principaux Aspects juridiques de l'exploitation des
aéroports commerciaux- p. ١٥.

(٢) كارتو - سابق الإشارة - ص ٢٠٥.

(٣) السابق ص ٢٤.

(٤) ومع ذلك فإن نص المادة الأولى من التشريع الصادر في ١٩٢٠، والذي =

التقسيمات المختلفة للمطارات :

٢ . ١ - توجد عدة تقسيمات تختلف حسب زاوية النظر التي تتخذ أساساً ،
للتقسيم . فمن الناحية القانونية ، تنقسم المطارات إلى مصارات عامة *public* ،
ومطارات خاصة *privé* والأولى هي المطارات التي تنشئها الدولة ، والثانية هي
التي ينشئها الأفراد أو الأشخاص القانونية الخاصة .

كما تنقسم المطارات ، إلى مطارات جمركية *douaniers* أو دولية حيث
توجد الإدارات الجمركية ، بصفة منتظمة ، وفي مقابل هذه المطارات ، توجد
المطارات الداخلية .

وتم تصنيف قى ، يتوقف على طاقة المطار ومواصفاته الفنية وتوجد
مطارات فئة ١ ، ، وفئة ٢ ، وفئة ٣ ، الخ^(١)

انشاء المطارات :

٩ . ١ - أشرنا فيما سبق ، إلى أن الدولة في مصر ، تحتكر إنشاء
المطارات ، ولكن الأمر ليس كذلك في الدول الأخرى - كفرنسا
والولايات المتحدة الأمريكية مثلاً - إذ يمكن الأفراد أو للشروعات الخاصة
أن تصل على إذن بإنشاء مطارات خاصة ، ومع ذلك فإن لجهة الإدارة المختصة
سلطة الرقابة دائماً ، ويمكنها سحب الترخيص أو إيقافه ، في كل حالة تحدث
فيها مخالفة لشروط الترخيص^(٢) .

== ينص على احتكار الدولة للمطارات ، ويمكن أن يستفاد من النص تعريف
المطار باعتباره الأرض الميأة خصيصاً لإقلاع ورسو الطائرات - انظر - البحري -
سابق الإشارة - ص ٢ ١ .

(١) انظر في التفاصيل الحائنة هذا الموضوع جينشار ، - سابق الإشارة
إليه - ص ٨ - ٩ .

(٢) كارتو - سابق الإشارة - ص ٢٠٨ .

والواقع أن إنشاء المطارات ، يرتبط بالمصالح الاقتصادية اقليمية (١) ، ويتطلب رؤوس أموال ضخمة وكفاءة فنية كفيلة بمراعاة المصالح العامة التي يمكن أن تتعرض للخطر ، إذا أطلق النشاط الخاص بدوافع الربح الكامنة فيه والتي قد تدفعه لتجاهل مصلحة الجماعة على نحو يهددها اقتصادياً وعسكرياً واجتماعياً .

إدارة المطارات :

١١٠ — يمكن تصور أكثر من طريقة لإدارة المطار ، فقد تتولى الدولة مباشرة إدارة المطار ، وقد تعهد بذلك لهيئة عامة تتمتع بالشخصية المعنوية المستقلة ، كما قد تمنح الدولة التزاماً بإدارة المطار ، كالتزام المرافق العامة (٢) . وكما سلف القول ، فإن الدولة تحتكر إنشاء المطارات في مصر ، وتتولى وزارة السياحة والطيران إدارة ميناء القاهرة الجوي ، وذلك من خلال مؤسسة الطيران التابعة لهذه الوزارة (٣) .

مسئولية إدارة المطار :

١١١ — يجب التنبيه بداهة ، إلى عدم الخلط بين مسؤولية إدارة المطار ومسئولية الناقل الجوي ، الذي يباشر عمليات النقل ، فيكون مسئولاً أمام الركاب أو أمام مرسلي البضائع .

(١) ليوان - سابق الإشارة ص ١٢٠ .

(٢) جينشار - سابق الإشارة - ص ٨٩ وما بعدها .

(٣) انظر القرار الوزاري رقم ٩٧٣ لسنة ١٩٦٠ ، الذي ينظم العمل بميناء القاهرة الجوي - وأيضاً قرار رئيس الجمهورية رقم ٢٧٥ لسنة ١٩٧٦ ، الذي ترتب عليه إلغاء وزارة الطيران ، وأصبحت تسدون مع السياحة وزارة واحدة - الجريدة الرسمية - السنة ١٩ بتاريخ ١٩ مارس ١٩٧٦ عدد ١٢٠ مكرر .
(٤ - القانون الجوي) .

وإدارة المطار مسئولة عن تهيئة المطار، وتزويده بكافة المرافق والخدمات اللازمة لتأمين سلامة الطائرات عند تحليقها أو هبوطها، فضلا عن تزويدها بالمعلومات المهمة الخاصة بالتقلبات الجوية. وتكون إدارة المطار مسئولة إذا قصرت في الوفاء بالتزاماتها، أو أخطأت في تنفيذ هذه الالتزامات التي تتضمنها الاتفاقيات الدولية. فمثلا تكون الإدارة مسئولة، إذا أعطت إدارة المراقبة إشارة النزول لطائرة قادمة في ممر مشغول بطائرة أخرى، أو إذا طلبت إدارة المراقبة، من قائد الطائرة التحليق على ارتفاع معين، فترتب على ذلك اصطدام الطائرة بمبنى مرتفع، أو أن تعطى إدارة المراقبة، إذنا بالنزول رغم سوء الأحوال الجوية^(١)، كما تكون إدارة المطار مسئولة، إذا لم توال صيانة المدرجات، مما ترتب عليه وجود فجوات، تعوق الطائرة أو تعرضها للخطر.

الارتفاقات الجوية Servitudes Aéronautiques :

١١٢ - يقصد بالارتفاقات الجوية، القيود التي يتضمنها التشريع، فبشكل عام عاتق أصحاب الأملاك المجاورة المطار، والتي تحد من حريتهم في استخدام الفضاء الجوي الذي يعلو هذه الأملاك. والغاية المتوخاة من هذه الارتفاقات هي تأمين سلامة الطائرات، إذ لا تحلق الطائرة مرتفعة بطريقة فجائية، كما أنها لا تهبط بفتة، وإنما يلزمها القيام بمناورات تتمد للإقلاع، والهبوط، والقيام بهذه المناورات، يقتضى عدم السماح بوجود مبانى

(١) محكمة القاهرة الابتدائية في ٢٠ مارس ١٩٥٧ - المحاماة - سنة ٣٧ - ص ١٢١٦. ولكن هل تعد إدارة المطار مسئولة عن الإزعاج المترتب على حركة الطائرات داخل المطار وذلك في مواجهة أصحاب الأملاك والسكان المجاورين؟ ثار هذا التساؤل وعرض على القضاء الأمريكى، الذى ذهب إلى حد إغلاق المطار الخاص، وذلك لصالح أحد الملاك المجاورين لهذه المطار. ولكن يلاحظ أن الأمر يتعلق بمسألة خاصة متعارضة، أما في مصر وحيث لا يتصور ذلك، فإن المصلحة العامة تجب اعتبارات المصالح الخاصة ولا يمكن أن تعد إدارة المطار مسئولة عن الإزعاج قبل المجاورين للمطار.

أو أشجار أو أبراج مرتفعة على مقربة من المطار ، لأن وجود مثل هذه المباني ، يعرض سلامة الطائرة للخطر . عندما تكون في بداية التحليق . أو عندما تشرع في الهبوط ^(١) .

وقد صدر في مصر القانون رقم ٢٧ بتاريخ ٢٦ يناير ١٩٤١ ، الذي نظم العلاقات الجوية ، حتى انضمت مصر إلى اتفاقية شيكاغو ، مما رتب على عاتق الدولة التزامات ، بتحقيق المستويات الدولية التي يجب توافرها في المطارات ^(٢) ، ولذلك صدر القانون رقم ٦٣٩ في عام ١٩٥٣ فتم إقامة مباني أو غرس أشجار أو مد أسلاك في المناطق الملاصقة للمطار ، كما حدد المناطق المجاورة التي يحظر فيها الارتفاع على حد معين ^(٣) . وقد رتب المشرع على مخالفة هذه النصوص ، عقوبة الحبس مدة لا تزيد على شهر وبغرامة لا تتجاوز خمسين جنيهاً أو إحدى هاتين العقوبتين ، فضلاً عن الإزالة على نفقة المخالف ^(٤) .

(١) بيكار - سابق الإشارة إليه - ص ٥٣ .

(٢) خميس خضر - سابق الإشارة - ص ٢٢٩ .

(٣) المواد ٤٢ إلى ٤٩ ، من القانون .

(٤) م د ١٠ ، من القانون .

القسم الثاني

القانون الجوي الخاص

تمهيد وتقسيم :

١١٣ - تدور أحكام القانون الجوي الخاص أساساً ، حول عقد النقل الجوي داخلياً كان أو دولياً ، ولكننا وجدنا لزماً قبل أن نعرض لأحكام هذا العقد ، أن نحدد القواعد القانونية ، التي تحكم أداء تنفيذه ، أي الطائرة ، وذلك باعتبارها ما لا يمكن أن يكون محلاً للتصرفات القانونية كالبيع والرهن . ومن ناحية أخرى فإن قائد الطائرة الذي سبق أن درسنا وظائفه ، قد يقصر أو يخطئ ، مما يعرضه المساءلة المدنية ، وأحكام هذه المسؤولية تؤثر تأثيراً مباشراً على مسؤولية الناقل الجوي ، الذي يتولى تنفيذ عقد النقل (١) .

١١٤ - وفضلاً عما سبق ، فإن الطائرة ، كأداة نقل تخلق في الفضاء يمكن أن تسبب ضرراً للغير القابعين على سطح الأرض ، فها هي مسؤولية مالك الطائرة أو مستغلمها عن هذه الأضرار ؟ وما هي القواعد التي تحكم وتنظم الآثار المترتبة على تصادم الطائرات ؟ وما هي القواعد التي تنظم عمليات المساعدة والإنقاذ التي تقدم للطائرات حال تعرضها للخطر ؟

يتضح مما سبق أن هذا القسم يشمل دراسة الموضوعات الآتية :

أولاً : أحكام القانون الجوي الخاص المتعلقة بالطائرة وقائدها .

ثانياً : عقد النقل الجوي .

ثالثاً : الحوادث الجوية .

ونتناول دراسة كل من هذه الموضوعات في باب مستقل .

(١) انظر - ثروت الأسيوطي - مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن

الباب الأول

أحكام القانون الجوي الخاص

المتعلقة بالطائرة وقائدها

تقسيم :

١١٥ - يشتمل هذا الباب على فصلين ، فخصص الأول للأحكام المتعلقة بالطائرة ، وتناول في الفصل الثاني أحكام المسؤولية المدنية لقائد الطائرة .

الفصل الأول

الطائرة في ظل أحكام القانون الجوي الخاص

ملكية الطائرة :

١١٦ - تعتبر الطائرة مالا منقولاً ، حيث لا تتصل بالأرض اتصال قرار كما هو شأن العقار (١) . ورتبياً على ذلك ، تخضع ملكية الطائرة لأحكام تمتك المنقول . ويمكن أن تكتسب ملكية الطائرة ابتداء بالبناء ، أو تكتسب بطرق نافذة للملكية ، كالبيع أو الهبة ، أو الميراث (٢) . لا يخو جدير بالذكر أن الطائرة تكون تلاً قانونياً واقتصادياً ، ترد عليه الملكية . ورغم تعدد الأجزاء المكونة للطائرة ، وإمكان فصلها ، إلا أنها تكون من الناحية القانونية وحدة Unité متكاملة (٣) .

(١) م ١/٨٢ م المجموعة المدنية .

(٢) انظر في طرق اكتساب ملكية الطائرات : نيموان - سابق الإشارة - ص ١٧٧ ، أيضاً : ليتفين - سابق الإشارة - طبعة ١٩٥٣ - ١٠٩ .

(٣) جوجلار - سابق الإشارة - ص ٨٩ .

١١٧ - وإذا كانت الطائرة تعد مالا منقولاً ، تخضع ملكيتها لأحكام ملكية المنقول ، إلا أنها منقول متميز عن المنقولات الأخرى ، فهي تعد جزءاً هاماً من الثروة القومية ، سواء من الناحية الاقتصادية أو العسكرية ، لذلك نجد التشريعات الوطنية ومن بينها التشريع الفرنسي ، تخضع انتقال ملكية الطائرة لنظام شهر يقترب بها من النظام الخاص بالعقارات ، فالملكية لا تنتقل في مواجهة الغير ، إلا بكتابة العقد وتسجيله في السجل الخاص بالطائرات^(١) ولذلك يعتبر التسجيل هو سند الملكية ، ولا يمكن ادعاؤها استناداً إلى سند آخر ، ومن هنا يبدو منطقياً استبعاد تطبيق قاعدة « الحياة في المنقول سند الملكية ، على الطائرات^(٢) .

١١٨ - ولم يتعرض التشريع المصري ، لتنظيم ملكية الطائرات ، وكيفية انتقالها . واقتصر دور سجل الطائرات المصرية ، على إثبات الجنسية ، بحيث لا تتمتع الطائرة بالجنسية المصرية إلا بإجراء قيدها في هذا السجل . وقد رتب الفقه على ذلك تطبيق القواعد العامة التي تحكم ملكية المنقول على الطائرات ، فلا يلزم كتابة عقد بيع الطائرة ، ولا يلزم تسجيله ، ومن ثم يمكن ادعاء ملكية الطائرة ، استناداً إلى الحياة^(٣) .

(١) كارتو - سابق الإشارة - ص ١٩٣ - وانظر المادة العاشرة من مجموعة الطيران المدني الفرنسية - وخدير بالذكر أن الملكية تنتقل فيما بين الأطراف بمجرد الاتفاق - انظر قضاء محكمة ديو Pau ، في ٢٧ أبريل ١٩٤٩ - مشر إليه في مؤلف كارتو - ص ١٠٤ .

(٢) انظر - ليموان - سابق الإشارة - ص ١٨٢ - بيكار - سابق الإشارة ص ١٠٢ .

(٣) ثروت الاسيوطي - سابق الإشارة - ص ١٣ وأيضاً أبوزيد رغبوان سابق الإشارة - ص ٥٤ .

١١٩ - ومع التسليم بصحة ما يذهب إليه الفقه ، من تطبيق القواعد العامة على ملكية الطائرة ، باعتبارها منقولا ، إلا أننا نعتقد أن قاعدة الحيازة في المنقول مستند الملكية ، لا يسهل التسليم بانطباقها في شأن الطائرة^(١) .
فهذه القاعدة تفرض حيازة مستندة إلى سبب صحيح ، مع توافر حسن نية الحائز . ويقصد بحسن النية جهل الحائز بالمالك الحقيقي ويهدم حسن النية ، العلم أو وجوب العلم بالمالك الحقيقي ، ولذلك لا يعتبر حائزا حسن النية من يجهل المالك نتيجة خطأ جسيم وقع فيه^(٢) . فإذا عرفنا أن المشرع المصري ، يتطلب صدور إذن إداري قبل قيام أى طائرة بالإقلاع أو الهبوط في مصر^(٣) وإذا عرفنا أن المشرع يتطلب لمنح هذا الإذن أن تحمل الطائرة علامات الجلسية والتسجيل ، ثم يتطلب إثبات اسم المالك وموطنه^(٤) ، فإنه لا يمكن توافر حسن نية حائز الطائرة ، أى جهله بالمالك الحقيقي .

وحتى مع إمكان تصور هذا الجهل ، فإنه يمثل - في اعتقادنا - خطأ جسيما ، يهدم شرط حسن النية ، اللازم لانطباق القاعدة . وتفسير ذلك أن الطائرة ، ليست كالمقولات المادية الأخرى ، تنتقل من يد إلى يد ، بحيث

(١) قال بهذا الرأي الأستاذ الجليل المغفور له الدكتور السنهوري - الوسيط الجزء الثامن - فقرة ٢٨ - وأيضاً الأستاذ الدكتور جميل الشوقاوى - دروس في الحقوق العينية الأصلية - حق الملكية - ص ٣٧٦ ويستند أصحاب هذا الرأي إلى أن اتفاقية شيكاغو التي انضمت إليها مصر قد ألغيت نظاماً لشهر التصرفات الناقلة للملكية الطائرة - وهو استناد يمكن مناقشته لعدم وجود مثل هذا التنظيم في هذه الاتفاقية

(٢) جميل الشوقاوى - السابق - ص ٣٧٣ .

(٣) المادة الأولى من مرسوم تنظيم الملاحة الجوية الصادر في ٢٣ مايو سنة ١٩٣٥ .

(٤) المادة الثالثة من المرسوم سابق الذكر .

يصبح عسيراً ، معرفة المالك الحقيقي ، وبالتالي يكون الاكتفاء بالحيازة كسند للملكية مبرراً لاستقرار المعاملات أن الطائرة على العكس يمكن دائماً البحث ومعرفة مالكيها الحقيقي فإذا قصر الحائز ، فإنه لا يقبل منه بعد ذلك ادعاء حسن النية (١) .

إيجار الطائرة :

١٢٠ - يمكن أن تكون الطائرة محلاً للإيجار ، وقد يكون الإيجار شاملاً الطائرة وطاقمها (٢) ، وقد يقتصر على الطائرة فقط (٣) . ولم ينظم التشريع المصري عقد إيجار الطائرة ، ، رغم ما يستلزمه هذا العقد من أحكام خاصة ، حرصت التشريعات الأجنبية ، كالتشريع الفرنسي ، على تنظيمها . فقد عالجت مجموعة الطيران المدني الفرنسية . عقد الإيجار ، فنصت على بقاء المالك مسؤولاً بجانب المستأجر عن الإخلال بالالتزامات القانونية التي تفرضها القوانين واللوائح المنظمة للملاحة الجوية ، واعتبرتهما متضامنين في المسؤولية ، إلا إذا تم تسجيل عقد الإيجار في السجل الخاص بالطائرات .

كما عني المشرع الفرنسي بالنص على اعتبار قائد الطائرة وطاقمها تابعين لمالك الطائرة ، في حالة إيجار الطائرة بطاقمها ، للقيام بعدة رحلات ، أو اقترن الإيجار بمدة محددة . أما إذا ورد الإيجار على الطائرة فقط ، فإن المستأجر يستعين بقائد وطاقم يتولى التعاقد معهم ، وبالتالي يعتبرون تابعين له ، يسأل عن أفعالهم مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه (٤) .

(١) كوكوز - سابق الإشارة ص ٢٨ .

(٢) affrètement

(٣) Coque - nuè

(٤) كارتو - سابق الإشارة - ص ١٩٤ .

رهن الطائرة :

١٢١ - نظراً لعدم وجود تنظيم خاص برهن الطائرات في التشريع المصري ، فإن القواعد الخاصة برهن المنقول هي التي تطبق . وطبقاً لهذه القواعد ، لا يمكن رهن المنقولات ، إلا رهناً حيازياً ، تنتقل بمقتضاه حيازة الشيء المرهون ، إلى الدائن المرتهن^(١) . وغنى عن البيان ، أن من شأن تطبيق هذه القاعدة ، إعاقة استغلال الطائرات عن القيام بوظائفها ، لذلك ، نجد التشريع الفرنسي ينظم رهن الطائرات ، تنظيمًا خاصاً ، يسمح ببقاء الطائرة في يد المدين الراهن ، وهو تنظيم يقترب من نظام الرهن الرسمي للعقارات^(٢) .

الحجز التحفظي على الطائرات:

١٢٢ - إن الطائرة باعتبارها مالا ، تدخل في الضمان العام لدائني مالكيها . ويكون الدائنين طبقاً للقواعد العامة ، توقيع الحجز التحفظي على أموال المدين ، تمهيداً للتنفيذ عليها ، عقب الحصول على سند تنفيذي . ولم يضع المشرع المصري تنظيمًا خاصاً بالنسبة للحجز التحفظي على الطائرات ، رغم الحاجة إلى وضع قواعد خاصة ، نظراً لما تنسم به الطائرة من أهمية ، باعتبارها وسيلة نقل دولي ، لا يصح أن يسمح وقفها عن أداء وظائفها الحيوية في نقل الركاب والبضائع طبقاً للبواعض المحددة ، والتي يعتمد عليها العملاء ويولونها ثقتهم .

وتقديرًا لأهمية موضوع الحجز التحفظي على الطائرات ، فقد تم إبرام اتفاقية دولية في روما في ٢٩ مايو ١٩٣٣ ، وهي تهدف إلى التوفيق بين مصالح

(١) أبو زيد رضوان - سابق الإشارة - ص ٥٩ .

(٢) كارتو - سابق الإشارة - ص ١٩٥ .

الدائنين المشروعة، ومصلحة الملاحة الجوية وكفالة انتظامها^(١).

وتحقيقاً لنفس الغاية، أبرمت اتفاقية جنيف في عام ١٩٤٨، لضمان الاعتراف الدولي بالحقوق الواردة على الطائرات. وقد انضمت مصر إلى هاتين الاتفاقتين وسنعرض لأحكامهما تباعاً.

أولاً - اتفاقية روما المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة، بتوقيع الحجز التحفظي على الطائرات :

١٢٣ - رغبة من وأضغى الاتفاقية في شمول كل إجراء من شأنه وقف الطائرة، مواصلة رحلاتها، فقد تم تعريف الحجز التحفظي تعريفاً واسعاً بحيث يشمل كل إجراء يمكن بواسطته إيقاف الطائرة، لمصلحة خاصة، بواسطة تدخل ممثلي العدالة أو ممثلي الإدارة العامة، لصالح دائن أو مالك، أو صاحب حق عيني يشغل الطائرة، ودون أن يكون في مقدور الحاجز، الاستناد إلى حكم تنفيذي تم الحصول عليه مقدماً طبقاً للإجراءات العادية، أو سند تنفيذي نظيره.

وفضلاً عما سبق، فقد مدت الاتفاقية، أحكامها لتشمل حق الحبس الذي يمكن به وقف الطائرة^(٢).

ويلاحظ أن الاتفاقية لا تنطبق إلا بالنسبة للطائرات، التي يراد توقيع الحجز التحفظي عليها، خارج الدولة التي تحمل جنسيتها^(٣).

(١) انظر - لاكومب وسابودتا - قوانين الجو - سابق الإشارة - ص ٥٥
مشر (١) حيث ورد في التقرير المقدم من ريزي، أن مدف الاتفاقية هو:
وضع الملاحة الجوية في مأمن من الخطر الناتج عن الحجزات التحفظية،
وذلك بالقدر الذي تسمح به المصالح المشروعة للدائنين.

(٢) المادة الثانية من الاتفاقية.

(٣) المادة ٩٠.

ومثال ذلك . أن يشرع دائن في توقيع الحجز التحفظى على طائرة إنجليزية في مصر ، أما إذا كانت الطائرة مصرية ، فتتحرر أحكام الاتفاقية ، وتطبق أحكام القانون المصرى . وتستبعد أحكام الاتفاقية أيضاً في حالة الحجزات التحفظية ، التى تقع في حالة الإفلاس ، أو التى يتم توقيعها طبقاً للقوانين الجرمية أو الجنائية أو قوانين الضبط^(١) .

١٢٤ - وقد نصت الاتفاقية ، على عدم قابلية بعض الطائرات للحجز عليها ، وتشمل هذا مايلي :

(أ) الطائرات المخصصة لخدمة الدولة شاملة طائرات البريد . ويلزم لى تفيد الطائرة من هذا الاستثناء ، أن تكون متفرغة لخدمة الدولة ، أما إذا مارست نقل البضائع أو الركاب فإنها تخضع للحجز التحفظى طبقاً لأحكام الاتفاقية^(٢) .

(ب) الطائرات التجارية ، التى تعمل في خطوط جوية منتظمة ، والمحكمة من هذا الاستثناء ، هى تغليب مصلحة الجمهور الذى يلجأ للطائرة مسافراً أو شاحناً تقديراً لعامل الوقت ، ويعول على انتظام حركة الخطوط الجوية ، بما لا يجوز معه إهدار مصالح هذا الجمهور حماية للمصلحة الخاصة لصاحب الدين^(٣) .

(ج) الطائرات التى لا تعمل ، على خطوط جوية منتظمة ، إذا كانت على أمة الإقلاع . ومع ذلك ، فإنها تخضع للحجز التحفظى إذا تعلق الأمر بقرض أو دين تم بهدف إتمام الرحلة ، أو تم أثناءها^(٤) .

(١) المادة ٧ .
(٢) م ١/٣ .
(٣) م ٢/٣ ب .
(٤) م ٤/٣ .

١٢٥ — وفضلا عن الطائرات المستثناة على النحو السابق ، تواصل الاتفاقية جهودها في حصار حالات الحجز التحفظي وآثاره ، فتمنع توقيع الحجز حتى على الطائرات الجائر حجزها . إذا قدم المدين - مالك الطائرة - مستغلا - كذالة كافية لسداد الدين ، أو مساوية لقيمة الطائرة ، إذا نقصت قيمة الطائرة عن قيمة الدين (١) ، أما إذا كان الحجز قد تم إيقاعه فعلا - فإنه يمكن رفع الحجز ، إذا قدم المدين مثل هذه الكفالة ، ويجب في هذه الحالة ، أن يصدر أمر رفع الحجز بصفة مستجلة (٢) .

ثانيا - اتفاقية جنيف المتعلقة بالاعتراف الدولي بالحقوق الواردة عن الطائرات :

١٢٦ — تهدف هذه الاتفاقية الى تقوية ضمان الدائنين ، بحيث تكون حقوقهم على الطائرة مصونة ، في أى مكان توجد فيه هذه الطائرة .

ويتضح من ذلك ، أن هذه الاتفاقية ، تتكاتف أحكامها مع أحكام الاتفاقية السابقة من أجل تحقيق التوازن بين مصالح الدائنين ، وكفالة استمرار حركة النقل الجوي وانتظامها ، مادام قد تحقق تأمين أصحاب الحقوق على حقوقهم على الصعيد الدولي .

١٢٧ — وتنطبق هذه الاتفاقية على الطائرة ، حال وجودها في دولة أجنبية أى دولة تختلف عن الدولة التى تم فيها تسجيل الطائرة ، أما إذا كانت الطائرة توجد في دولتها ، فإن القانون الوطنى هو الذى يتولى حماية أصحاب الحقوق الواردة على الطائرة (٣) . وتخرج الطائرات الحربية ، وطائرات الجمارك والضبط من نطاق تطبيق الاتفاقية (٤) .

(٢) م ٥٥ .

(٤) م ١٣ .

(١) م ٤٤ .

(٣) م ١/١١ .

١٣٨ - ووفقاً لأحكام الاتفاقية ، تتعهد الدول الأطراف ، بالاعتراف المتبادل فيما بينها بحقوق الملكية الواردة على الصناعات ، وكذلك حقوق الرهن^١ وحق الحائز المشتري في اكتساب ملكية الطائرة ، وحق المستأجر لمدة لا تقل^١ عن ستة شهور (١) .

ويقتصر دور الاتفاقية ، على ضمان اعتراف الدول بهذه الحقوق أما إنشاء هذه الحقوق ، فيخضع لأحكام القوانين الوطنية .

الفصل الثاني

المسئولية المدنية لقائد الطائرة

الملاقة بين مالك الطائرة (او مستغلها) وقائدها :

١٢٩ - عرضنا فيما سبق . لمركز قائد الطائرة ، وعرفنا أنه يرأس طاقم الطائرة ، ويمارس وظائف ذات طابع فني أو تجاري أو إداري .

ولسكن قائد الطائرة . إذ يمارس هذه الوظائف ، إنما يمارسها باعتباره تابعاً *preposé* ، للمالك الطائرة أو من يباشر استغلالها ، فهو لا يعمل لحساب نفسه عندما يباشر مهامه ، وإنما يعمل لحساب المالك .

وترتيباً على ما سبق ، فإن مالك الطائرة ، يعتبر متبوعاً يسأل بهذه الصفة عن أفعال قائد الطائرة باعتباره تابعاً . ولا ينال من ذلك أن قائد الطائرة يتولى قيادة الطائرة ويسأل عن هذه القيادة من الناحية الفنية ، إلا أن هذا لا يجعله حارساً على الطائرة ، لأن الحراسة تفترض أن الحارس يعمل لحساب نفسه ، وهو مالا يتوافر بالنسبة لقائد الطائرة (١) .

والمضروب ، يمكنه طبقاً للقواعد ، الرجوع على التابع - أي قائد الطائرة - أو المتبوع ، وإن كان العمل يرجع الرجوع على هذا الأخير نظراً لملائته .

مسئولية قائد الطائرة :

١٣٠ - إن اعتبار قائد الطائرة تابع للمالكها ، يسأل هذا الأخير عن أفعاله بصفته متبوعاً ، لا يعني نفي اعتقاد مسؤولية قائد الطائرة ، إذا وقع من جانبه خطأ سبب ضرراً للغير . وتطبق في هذا المقام القواعد العامة التي تحكم

(١) الأستاذ الدكتور محمد لبيب شنب - المسؤولية عن الأشياء - رسالة

دكتوراة ص ١٢٧ -

المسئولية التقصيرية ويكون متعيناً على الضرور إثبات خطأ قائد الطائرة .
وتم حالات ، يظهر فيها خطأ قائد الطائرة واضحاً ، كما لو خالف ما يصدر
إليه من توجيهات وإرشادات ، بخصوص مدى الارتفاع أو الانخفاض الذي
يجب التحليق عليه ، في حالة الإقلاع أو عند إجراء مناورات الهبوط ، كما
يعتبر قائد الطائرة مخطئاً إذا حاول المرور فوق مناطق جبلية مرتفعة ، رغم
تعذر الرؤية بسبب الضباب ، ورغم تحذيره من جانب إدارة الأرصاد الجوية
بالمطار . ولا جدال في توافر خطأ القائد إذا تولى قيادة طائرة من طراز ، لم
يتدرب على قيادته تدريباً كافياً ، مما أدى إلى سوء استخدامه للأجهزة الفنية
المثبتة بالطائرة^(١) ، كما أنه يعتبر مخطئاً إذا اعتمد على العين المجردة مهملاً
الاهتمام بالأجهزة ، رغم سوء الأحوال الجوية^(٢) .

١٣١ - ولكن لا تسير الأمور دائماً على هذا النحو من الوضوح ،
فقد يواجه قائد الطائرة ، ظروفًا مفاجئة ، تستلزم اتخاذ موقف سريع لا يمكن
معه انتظار إرشادات أو توجيهات من المسؤولين في إدارة المطار ، أو من جهات
المراقبة الأرضية .

فهل يسأل قائد الطائرة عن الخطأ في تقدير الظروف المحيطة به وبعبارة
أخرى ، هل يسأل عن القرار الذي يتخذه وماعيار مساءلته في هذه الحالة ؟
يفرق الفقه في هذا المقام بين الخطأ - كما رأينا في الأمثلة السابقة - وبين
مجرد الغلط في التقدير ، فيقولون بمسئولية قائد الطائرة عن الخطأ ، وعدم
مسئوليته عن الغلط في التقدير ، لأنه في حالة سوء التقدير ، يكون ثم تدخل
من جانب القدر الذي لا يمكن مساءلة القائد عنه . فمثلاً لو أن قائد الطائرة

(١) انظر أحكام القضاء الأمريكي والفرنسي والألماني والتي استقينا منها هذه
الأمثلة في رسالة الدكتوراة المقدمة من أستاذنا الدكتور ثروت الأسيوطي -
مسئولية الناقل الجوي في القانون المقارن - ص ٣٤٢ .

(٢) محكمة القاهرة الابتدائية في ٢٥ مارس ١٩٤٧ - المحاماة - العام ٣٧ ص ١٣١٦ .

فوجيء. يعطى في الطائرة وكان أمامه اختياران : الهبوط على أرض منبسطة تمثل مطاراً للتدريب ، أو الهبوط في بستان مجاور ، فأثر القائد ، الرسو على مطار التدريب ، ومع ذلك فإن عطب الطائرة أدى إلى احتراقها بمجرد ملامسة الأرض ، فهنا لا يوجد خطأ ، وإنما غلط في التقدير لا يسأل عنه القائد (١) .

والواقع أننا نعتقد أن الأمر لا يعدو تطبيق القواعد العامة (٢) ، إذ يقدر موقف قائد الطائرة ، في ظل ظروف الخطر المفاجيء ، طبقاً لموقف الطيار العادى متواجداً في مثل هذه الظروف ، فإذا أقر أصحاب الخبرة بأن مسلك الطيار في ظل المفاجأة ، كان معقولاً ، فلا تريب عليه والعكس صحيح . أما القول ، بأن الغلط في التقدير يعنى الطيار من المسئولية كلية ، فهو قول مبالغ فيه إلا إذا كان المقصود ، إعفاء الطيار من تحمل المسئولية في حالة القوة القاهرة أو الحادث المفاجيء. وهذا أمر مقرر طبقاً للقواعد العامة دون حاجة لإجراء مثل هذه التفرقة بين الخطأ والغلط في التقدير .

(١) : الأسيوطى - سابق الإشارة - ص ١٦٤ - أبو زيد رضوان سابق الإشارة

ص ١١٠

(٢) انظر ليموان - سابق الإشارة - ص ٢٤٤ - أيضاً - ولوجوف ، طبعة ١٩٣٤

— ص ٧٠٤

(٢ - الطيران المدني)

الباب الثاني

عقد النقل الجوي

تمهيد وتقسيم :

١٣٢ - يعتبر النقل الجوي ، أهم صورة من صور استغلال الفضاء الجوي إلى حد دفع البعض - كما رأينا - إلى اعتبار ، نقل الأشخاص أو البضائع ، عنصراً أساسياً في تعريف الطائرة ، التي تعد خور القانون الجوي بأسره في نظر هذا الفريق من الفقهاء (١) .

واستخدام الطائرة في النقل ، قد يتم داخل دولة واحدة ، فيكون النقل داخلياً ، وبهذه الصفة ، يخضع لأحكام القانون الداخلي المنظم لعقد النقل الجوي . وهو ما انتقدته في مصر ، حيث يخضع النقل الجوي الداخلي ، لأحكام القانون التجاري ، الخاصة بعقد النقل البري ، وهو أمر لا يتسق وما ينتمى به النقل الجوي من سمات خاصة ، تستلزم معالجة خاصة في كثير من المواضع .

١٣٣ - أما إذا تم النقل جواً بين دولتين ، فإنه يكون نقلاً دولياً ، ونسكون بصدده علاقات قانونية ، تتضمن عنصراً أجنبياً ، مما يثير مشاكل تنازع القوانين ، وما يترتب عليها من البحث عن قواعد الإسناد ، لتحديد القانون وجب التطبيق . وقد سبق أن أشرنا ، عند دراسة مصادر القانون الجوي ، إلى الاتفاقيات الدولية ، التي تناولت مسائل القانون الخاص (٢) ، وتعتبر اتفاقية وارسو - في هذا المقام - الاتفاقية الأم التي تحكم جانباً هاماً من

(١) انظر ما سبق بند ٧٤ ، وما بعده .

(٢) انظر ما سبق بند ٢٣ ، وما بعده .

المشاكل التي تنجم عن الطابع الدولي لعقد النقل الجوي . ومع ذلك فإن هذه الاتفاقية لم تعالج كل صور النقل الدولي ، فأبقت خارجاً عنها العديد من عقود النقل ، كالألن ! لاتفاقية ، لم تواجه كل المشاكل التي يثيرها عقد النقل الجوي الدولي ، حتى في مسرور النقل الداخلية في نطاق تطبيق الاتفاقية ، واقتصرت الاتفاقية على توحيد بعض القواعد التي تحكم هذا العقد .

وعما سبق يتضح أن عقد النقل الجوي بين الدول ، تستق أحكامه من اتفاقية وارسو وماطرأ عليها من تعديلات ، أما المشاكل التي لم تعالجها الاتفاقية ، فإنها نخضع للقانون الوطني ، الذي تقضى بتطبيقه قواعد تنازع القوانين .

ونسهل دراستنا ، بتحديد نطاق تطبيق اتفاقية وارسو ، ثم نتقل لدراسة أحكام عقد النقل الجوي الدولي .

الفصل الأول

نطاق تطبيق اتفاقية وارسو

تعداد :

١٣٤ - يتضح من نصوص اتفاقية وارسو ، وما طرأ عليها من تعديلات بروتوكول لاهاي عام ١٩٥٥ ، أنه يلزم لانطباق أحكام الاتفاقية توافر الشروط الآتية :

- ١ - أن يتعلق الأمر بنقل بمقابل .
 - ٢ - أن يكون النقل دولياً .
 - ٣ - ألا يتعلق الأمر بنقل الرسائل والطرود البريدية .
 - ٤ - ألا يتعلق الأمر بإجراء تجارب ، بهدف إنشاء خطوط جوية جديدة .
 - ٥ - ألا يتعلق الأمر بعمليات نقل تتم في ظروف استثنائية .
- ونتناول فيما يلي معالجة هذه الشروط تباعاً .
- اولاً - أن يكون النقل بمقابل .

تجارية النقل :

١٣٥ - طبقاً لنص المادة الأولى من اتفاقية وارسو ، تنطبق أحكام الاتفاقية على كل نقل دولي يتم لقاء مقابل *Contre rémunération* ، ويأخذ هذا المقابل عادة صورة مبلغ نقدي ، ولكنه لا يلزم عن ذلك ، استبعاد صور المقابل الأخرى ، فلا يوجد ما يمنع مع عمومية اللفظ ، من شمول المقابل ، لصورة ، أداء عمل أو تقديم خدمة ، يرتضيها الناقل مقابلًا

قيامه بنقل المسافر أو شحن البضاعة^(١)، فالجوهرى هو وجود مقابل ، يكشف عن تجارية نشاط الناقل ، وترتيباً على ذلك ، يذهب البعض إلى ضرورة أن يكون المقابل متناسباً مع قيمة الخدمة ، أما قيام المسافرين بالمساهمة فى نفقات رحلة سياحية ، أو الاكتفاء بدفع أجور رمزية ، فإن النقل لا يعتبر قد تم بمقابل فى هذه الحالة^(٢) . ونعتقد أن التناسب ليس ختيمياً لتوافر المقابل ، وأن الأمر يتعلق بظروف الواقع التى يمكن للقاضى أن يستشف منها وجود المقابل أو عدم وجوده^(٣) .

١٣٦ - كان الطيبى . ترتيباً على ماتقدم ، أن يخرج النقل المجانى : . نقلاً تطبيق الاتفاقية . إلا أن المادة الأولى ، تستطرد معلنة ، إخضاع هذا النقل لأحكام الاتفاقية . إداًباشرة مشاة للنقل الجوى .
entreprise de transports aériens .

والمنصوب بهذا الاستثناء . مواجهة صور النقل المجانى التى تباشرها مؤسسات ، التى تحترف مهنة النقل الجوى^(٤) ، فقد تلجأ هذه المؤسسات . إلى النقل المجانى بهدف الدعاية . كنقل الفنانين من المشاهير ،

(١) ليوان - سابق الإشارة - ص ٤٠٣ - أيضاً :

Pourcelet (michel) Transport aérien international et responsabilité — p . 24 .

(٢) أبوزيد رضوان - سابق الإشارة - ص ٢٢٣ .

(٣) ليوان - سابق الإشارة - ص ٤٠٣ - وقد قننى بأن النقل يعتبر مقابل ، فى حالة قيام شركة رعاية بتنظيم رحلات جوية ، مقابل خمسين فرنك فرنسى رغم عدم التناسب بين هذا المبلغ والخدمة المقدمة للبشرىكين .

انظر - السابق - ص ٤٠٣ هامش (٢) .

(٤) انظر - الأسىوطى - مسؤولية الناقل الجوى - ص ٩٢ - أيضاً - أبوزيد رضوان

أو الزعماء السياسيين أو الأدباء ، كما أن هذه المؤسسات قد يفرض عليها القيام بعمليات نقل مجانية ، لصالح الدولة التي منحت هذه المؤسسة التزام النقل^(١) ، فسواء في الحالة الأولى أو الثانية : نجد أن المجانية ليست قائمة على فكرة الكرم والأريحية ، وإنما تختلط بأغراض دعائية تمشي وفكرة الاحتراف وغاية الرخ .

ويلزم لامتناد أحكام الاتفاقية إلى صور النقل المجاني ، أن تباشره شركات أو مؤسسات تحترف النقل الجوي ، أما النقل المجاني الذي يباشره الأفراد ؛ كأن يصطحب مالك طائرة ، صديقاً له في رحلة سياحية ، أو النقل المجاني الذي يتم بواسطة طائرات مملوكة لمؤسسات أو شركات لا تحترف النقل الجوي^(٢) ، فإنه لا يخضع لأحكام الاتفاقية .

ثانياً - أن يكون النقل دولياً .

الحالات التي يكون فيها النقل دولياً . طبقاً لاتفاقية وارسو :

١٣٧ - تنص المادة الأولى من الاتفاقية ، في فقرتها الثانية على أنه يوصف بوصف النقل الدولي طبقاً للاتفاقية :

« كل نقل تكون فيه (طبقاً لشروط الأطراف) - نقطة الرحيل ونقطة الوصول (سواء كان هناك انقطاع في النقل أو انتقال من طائرة لأخرى) واقعيتين إما على إقليم دولتين من الدول العاية المتعاقدة ، وإما على

(١) ريزي، ولاكور - سابق الإشارة - ص ٢٣٦ - بيكار - سابق الإشارة

ص ١٢٢ ، محسن شفيق ص ٥٦ .

(٢) انظر - ثروت الأسيرطي - سابق الإشارة ص ٥ هـ ٢ هامش (١)

حيث يشير إلى قضية فاندنبورج ضد شركة السردين الفرنسية . وقد تولت الشركة عملية نقل مجاني بطائراتها ، ونظراً لأنما شركة لا تحترف النقل الجوي ، وقامت بنقل مجاني ، بالاتفاقية لا تنطبق بشأنها .

إقليم دولة عليا متعاقدة واحدة ، إذا كان متفقاً على وجود مرسى في إقليم خاضع لسيادة أو إمارة أو انتداب أو سلطان دولة أخرى ، حتى لو لم تكن طرفاً .

« النقل الذي يتم بين أقاليم خاضعة لسيادة أو إمارة أو انتداب أو سلطان نفس الدولة العليا المتعاقدة ، دون وجود مثل هذا المرسى ، لا يعتبر نقلاً دولياً في مفهوم هذه الاتفاقية . »

يتضح من هذا النص ، أن النقل يعتبر دولياً في حالتين :

(١) إذا كانت نقطة الرحيل ، ونقطة الوصول تقعان في دولتين من الدول الأطراف في الاتفاقية :

١٣٨ - يلزم في هذه الحالة ، أن تكون الرحلة بين دولتين من الدول الأطراف في الاتفاقية ، والعبارة في هذا المقام باتفاق الأطراف ؛ أي الناقل من جهة ، والمسافر أو شاحن البضاعة من جهة أخرى . فلو أن عقداً أبرم لنقل المسافر من مصر إلى تونس - وكلاهما طرف في الاتفاقية - فإن النقل يعتبر دولياً يخضع للاتفاقية ، حتى لو لم تتم الرحلة ، نظراً لعودة الطائرة بسبب سوء الأحوال الجوية . والعكس صحيح ؛ فلو أن الرحلة المتفق عليها تبدأ أو تنتهي في إقليم دولة واحدة من الدول الموقعة على الاتفاقية ، ثم اضطرت الطائرة إلى الهبوط في دولة أخرى من أطراف الاتفاقية ، فإن النقل يظل خاضعاً للقانون الوطني ، باعتبارها نقلاً داخلياً ، فالعبارة دائماً باتفاق أطراف عقد النقل ، وليس بخط سير الطائرة الفعل^(١) .

وإذا تحقق الطابع الدولي للنقل ، فلا ينال منه ، وجود محطات ترسو

(١) ليوان - سابق الإشارة - ص ٣٨٧ - محسن شفيق - سابق الإشارة -

فيها الطائرة ، حتى لو كانت هذه المحطات في دول ليست أطرافاً في الاتفاقية ! كما لا ينال من هذا الطابع أندولي ، انتقال المسافرين من طائرة لأخرى وفق ترتيب مسبق ، أو لاحق من جانب الناقل^(١).

١٣٩ - وتعتبر الدولة من الدول الأطراف في الاتفاقية ، إذا كانت قد انضمت إلى الاتفاقية أو صدقت عليها ، وتظل معتبرة كذلك ، حتى تعلن انسحابها ويرتب هذا الانسحاب أثره^(٢) ، كما تظل الدول المحمية أو الموضوعة تحت الوصاية ، مرتبطة بالاتفاقية ، بعد انتهاء الوصاية أو الحماية . ^{١٠١١} أن الدولة الحامية أو الوصية ، كانت طرفاً في الاتفاقية .

(ب) إذا كانت نقطة القيام والوصول في دولة متعاقدة واحدة ، مع وجود اتفاق على رسو الطائرة في دولة أخرى أثناء الرحلة :

١٤٠ - الغرض في هذه المسورة ، أن النقل يبدأ وينتهي على إقليم دولة واحدة من الدول الأطراف في الاتفاقية ، ولكي يتم الاتفاق في عند النقل ، على وجود محطة ترسو فيها الطائرة في دولة أخرى ، قبل الرسو النهائي في محطة الوصول . ولا أهمية في هذه الحالة ، أن تكون الدولة التي يتم فيها الرسو المؤقت دولة طرفاً في الاتفاقية ، فتسرى أحكام الاتفاقية على هذا النقل حتى لو كانت هذه الدولة ليست طرفاً في اتفاقية وارسو ، ومثال هذا الغرض ، أن تبدأ الرحلة من القاهرة متجهة إلى أسوان ، مع وجود محطة جوية في

(١) وهذا واضح من نص المادة الأولى سالفة الذكر - انظر بند ١٣٧ .

(٢) المادة ١٧ من بروتوكول لاهاي عام ١٩٥٥ .

ويلاحظ أنه في إنجلترا تعتبر الدولة طرفاً في الاتفاقية بمجرد التوقيع ، حتى لو لم تصدق على الاتفاقية ، وذلك طبقاً لقضاء مجلس اللوردات الاستثنائي في ٢ مارس ١٩٣٩ - انظر لأكومب وسوبورتا - سابق الإشارة - ص ٣٠ هامش ٢٠ .

الرياض مثلاً . والعبرة دائماً باتفاق أطراف عقد النقل ، ولا أهمية لما يحدث .
بالفعل فلو أن رحلة الطائرة في المثال السابق اتجهت من القاهرة إلى أسوان .
رأساً ، نظراً لسوء الأحوال الجوية التي أدت إلى إلغاء الهبوط في الرياض ،
فإن النقل مع ذلك يظل دولياً ويخضع لأحكام الاتفاقية .

١٤١ - والسؤال هل تعتبر هذه الصورة متحققة في حالة ما إذا كان
السافر يحمل تذكرة ذهاب وعودة ، من وإلى دولته المنضمة إلى الاتفاقية ،
مع وجود محطة جوية في دولة أخرى ، سواء كانت طرفاً في الاتفاقية أو
لم تكن ؟ فلو حصل شخص على تذكرة ذهاب وعودة من القاهرة إلى الخرطوم
والعكس ، فهل يعتبر هذا النقل دولياً في مفهوم الاتفاقية باعتبار أن نقطة القياس
والوصول هي القاهرة مع وجود محطة جوية تتخلل هذه الرحلة في دولة
أخرى هي السودان ؟ يذهب البعض إلى القول بانطباق الاتفاقية ، على أساس
توافر شروط المادة الأولى في فقرتها الثانية^(١) ، فنحن بصدد رحلة واحدة ،
بقيمة القيام والوصول فيها في دولة متعاقدة هي مصر ، مع وجود محطة جوية
في دولة أخرى هي السودان وذهب البعض الآخر إلى التفريق بين صورتين:
الأولى إذا صدرت تذكرة واحدة تغطي رحلة الذهاب والعودة ، وهنا
نسكون بصدد نقل دولي تنطبق عليه الاتفاقية ، أما الصورة الثانية والتي تصدر
فيها تذكرتان منفصلتان ، فإن الاتفاقية لا تنطبق على أساس أننا لانسكون

(١) ليوان - سابق الإشارة - ص ٣٨٦ - وقد عرض الأمر على القضاء
الإنجليزي بشأن مسافر حصل على تذكرة ذهاب وعودة من لندن - بروكسل -
لندن . حيث أن قتل المسافر أثناء إقامته في بروكسل وقبل العودة - اعتبر القضاء
أن الرحلة واحدة مع وجود محطة جوية في دولة أجنبية ، وطبق أحكام الاتفاقية
انظر - ثروت الاسيوطي - مسؤولية الناقل الجوي - ص ٧٩ هامش د ، وأيضاً
د شوفو ، سابق الإشارة - ص ١١٩ .

بصد رحاة واحدة ، وإنما بصد رحلتين منفصلتين^(١) .

ونعتقد من جانبنا أن هذه التفرقة لا مبرر لها ، فالزاي المالية ، والأحكام الخاصة بتذكرة الذهاب والعودة ، تنطبق سواء ، صدرت تذكرة واحدة ، أو تذكرتان كما أن نص المادة الأولى لم يحمل لانقطاع الرحلة أثراً على اعتبار النقل دولياً يخضع لأحكام الاتفاقية^(٢) .

ثالثاً - لا يتعلق الأمر بنقل الرسائل والطرود البريدية :

١٤٢ - نصت المادة الثانية ، من اتفاقية وارسو ، في فقرتها الثانية على استثناء النقل الذي يتم بشأن الرسائل والطرود البريدية ، والحكم من استبعاد هذا النقل من نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية ، هي منع التعارض بين اتفاقية وارسو والاتفاقيات الدولية المنظمة لنقل البريد^(٣) .

رابعاً : لا يتعلق الأمر بإجراء تجارب ، بهدف إنشاء خطوط ملاحية منتظمة :

١٤٣ - نصت المادة ٣٤٠ ، من الاتفاقية ، على أنها لا تنطبق على صور النقل الجوي الدولي ، التي تتم بواسطة منشآت الملاحة الجوية ، على سبيل التجارب الأولى ، بهدف تأسيس خطوط منتظمة للملاحة الجوية ، .

والهدف من هذا النص ، تشجيع إنشاء خطوط الملاحة الجوية المنتظمة في وقت لم تكن فيه هذه الخطوط ، قد امتدت على نحو كاف لربط دول العالم ؛ فأراد واضعو الاتفاقية ، استبعاد تطبيقها ، وتطبيق ما تضمنته من أحكام بخصوص مسؤولية الناقل على صور النقل التي تتم ، على سبيل التجربة ، تمهيداً لانتظام خط ملاحى جوى جديد^(٤) .

(١) أبوزيد رضوان - سابق الإشارة - ص ٢٢٩ .

(٢) انظر نص المادة الأولى في البند ١٣٧

(٣) ليتفين - سابق الإشارة - ص ١٩٧ .

(٤) أبوزيد رضوان - سابق الإشارة - ص ٢٦١ .

والواقع أن هذا الشرط ، وليد ظروف تاريخية لم تعد قائمة ، بعد أن غطت الخطوط المنتظمة كل أرجاء الأرض تقريباً ، ولذلك فإن تفسير هذا الشرط ، يجب أن يكون ضيقاً^(١) ، فلا يمتد إلى التجارب الهادفة إلى اختبار نواحي فنية في الطائرة ، وإنما يقتصر على الصورة الواردة فقط ، أى صورة التجارب الممهدة لإنشاء خط ملاحى جديد . وقد أصاب تعديل لاهى فى عام ١٩٥٥ عندما أغفل ذكر هذا الاستثناء ، إذ لم نعد بعد فى عصر اكتشافات لخطوط جوية جديدة^(٢) .

خامساً - الا يتعلق الامر بعمليات نقل تتم فى ظروف غير عادية :

١٤٤ - نصت المادة ٣٤/٢ . على أن الاتفاقية لا تنطبق على عمليات النقل التى تتم فى د ظروف استثنائية ، خارج العمليات العادية للاستغلال الجوى .

ويتوخى هذا النص ، التخفيف عن عائق الناقل ، الذى يباشر عمليات نقل تخرج عن المألوف ، وتضطغ بصبغة استثنائية ، ويواجه فيها مخاطرأ لا يمكن معها إخضاعه لأحكام المسؤولية المشددة التى تتضمنها الاتفاقية . ومثال هذه العمليات ، قيام الطائرات بإجراء أبحاث علمية فى مناطق جبلية وعرة أو قيامها بالاشتراك فى عمليات إنقاذ طائرة أخرى أو سفينة تتعرض للغرق فى البحار العالية . وقد أتى تعديل لاهى لى يقصر الاستثناء على بعض أحكام الاتفاقية ، فأعفى الناقل من تحرير مستندات النقل والوثائق المنصوص عليها فى المواد من ٣ - ٩ من الاتفاقية .

(١) الاسميوطى - سابق الإشارة - ص ٢٠١ .

(٢) ليتفين - السابق - ص ١٩٤ .

الفصل الثاني

عقد النقل الجوي الدولي

تعريف وتقسيم :

١٤٥ - عقد النقل ، اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه . بنقل شخص أو بضاعة من مكان لآخر ، لقاء أجر . وقد يكون عقد النقل داخلياً ، فيخضع للقانون الوطني ، أما إذا كان دولياً ، على النحو السابق تحديده ، فإنه يخضع للقواعد التي تضمنتها اتفاقية وارسو وتعديلاتها ، أما ما لم تتعرض له أحكام الاتفاقيات الدولية ، فيجب إعمال القانون الذي تقضى بتطبيقه قواعد تنازع القوانين^(١) ويتضح مما سبق ، أن عقد النقل : إما أن يسكورا موضوعه نقل أشخاص ، أو نقل بضائع ، وسنبداً بدراسة عقد نقل الأشخاص ، لننتقل عقب ذلك إلى دراسة عقد نقل البضائع .

المبحث الأول

عقد نقل الأشخاص

تقسيم :

تتناول دراسة هذا العقد ، بادئين بمعالجة تكوين العقد وإثباته ، ثم تحديد الآثار المترتبة على هذا العقد ، لينتهي إلى دراسة مسؤولية الناقل الجوي .

(١) وأيضاً يطبق القانون ، الذي تشير بتطبيقه . قواعد تنازع القوانين بالنسبة لعقد النقل الجوي الدولي ، الذي يخرج برمته من نطاق تطبيق اتفاقية وارسو .

المطلب الأول

تكوين عقد نقل الأشخاص وإثباته

تكوين عقد النقل :

١٤٦ - يخضع عقد نقل الأشخاص جواً ، للقواعد العامة التي تحكم تكوين العقود بصفة عامة ، سواء تعلقت هذه للقواعد بأدنية أطراف العقد ، أو أركانها العامة ، أى الرضا ، والمحل والسبب .

ويعتبر عقد النقل عقداً رضائياً ، ينعقد بمجرد التراضي ، ولا يلزم توافر شكل خاص ، كما يمكن إثباته ، بكافة طرق الإثبات في مواجهة الناقل المحترف ، طبقاً للقواعد العامة .

١٤٧ - ولا يشير تكوين العقد ، مشكلة خاصة ، إلا فيما يتعلق بالتزام الناقل بقبول التعاقد مع المسافرين ، إذ يعتبر الناقل - طبقاً للقواعد العامة - في حالة إيجاب عام يندم بالدوام ، فهو يمارس عملاً يأخذ صفة المرفق العام ، والذي يلزم أن يقدم خدماته للجمهور وأن يجرى تقديم هذه الخدمات طبقاً لمبدأ المساواة بين الأفراد .

ومع ذلك ، فإن اتفاقية وارسو ، تضمنت حكماً يشكك في سريان هذه القواعد على الناقل الجوي ، فقد نصت الاتفاقية على أن الناقل يمكنه رفض التعاقد ، ولم تقيد الاتفاقية ، سلطة الرفض بأى قيد ، مما يوحى ، بأن الناقل يستطيع ممارسة سلطة مطلقة وتحكيمية في مواجهة الجمهور^(١) .

ولم يكن ممكناً أن يسلم النسخ القانوني ، بهذه النتيجة ، ولذا أجرى

الفقهاء^(١) تفرقة ، بين موقف الناقل المنتظم والناقل غير المنتظم ، فالأول يلتزم بقبول التعاقد مع الجمهور ، ولا يجوز له الرفض إلا إذا أبدى أسباباً معقولة ، كأن يرفض نقل شخص مسلح أو شخص مريض لا يحتمل السفر بالطائرة ، أو شخص فاقد الوعي نتيجة سكر بين . أما إذا كان الناقل غير منتظم ، أى يقدم خدماته حسب الطلب ، فإنه يتمتع بسلطة تحكيمية فى قبول أو رفض التعاقد مع الجمهور .

إثبات عقد النقل :

١٤٨ - - أشرنا فيما سبق ، إلى أن المسافر يمكنه إثبات عقد النقل بكافة طرق الإثبات ، ومع ذلك فإننا نجد اتفاقية وارسو ، تلزم الناقل بتسليم تذكرة سفر إلى المسافر ، واستلزمت الاتفاقية . ذكر بيانات معينة تتضمنها هذه التذكرة^(٢) . فهل يعنى ذلك ، أن هذه التذكرة ضرورة لإثبات عقد النقل ؟ أجابت على ذلك الاتفاقية نفسها ، إذ نصت على أن عدم تسليم التذكرة ، أو عدم تضمينها البيانات المطلوبة ، لا يترتب عليه أى أثر بالنسبة لوجود العقد ، أو صحته . فالتذكرة إذا ليست وسيلة وحيدة لإثبات العقد ، وعدم توافرها لا يعنى عدم وجود عقد النقل ، كما لا يعنى المساس بصحة العقد^(٣) ، ومع ذلك ،

(١) انظر شوفو - سابق الإشارة - ص ١٢٧ - ريزى ولاكور - ص ٢١٧ - ليوان - ص ٤١٦ - وفى الفقه العربى :

أبو زيد رضوان - ص ٢٧٥ - ٢٧٦ - ثروت الأسيوطى - ص ٢١٠ - ٢١١ م
(٢) استلزمت المادة الثالثة من الاتفاقية ، أن تتضمن التذكرة ، بيان مكان وتاريخ إصدارها ، ونقطتى القيام والوصول ، ومحطات الهبوط ، وبيان اسم وعنوان الناقل ثم بيان يفيد إخضاع النقل لنظام المسؤولية المحددة الوارد بالاتفاقية .

(٣) م ٢/٢ من الاتفاقية

فقد رتب الاتفاقية، على قبول الناقل للمسافرين، دون إصدار تذكر النقل حرمان الناقل، من التمسك بأحكام الاتفاقية الخاصة بإعفاء الناقل من المسؤولية، أو الخاصة بوضع حد أقصى للتعويض المستحق.

١٤٩ - ظل الأمر على هذا النحو، حتى تعديل لاهاي عام ١٩٥٥، فاختصر هذا التعديل، البيانات اللازم إثباتها في التذكرة، فقصرها على بيانات ثلاثة: أولاً بيان نقطتي القيام والوصول، وثانياً بيان محطات الهبوط في الدول الأجنبية إذا كانت نقطتا القيام والوصول في دولة واحدة، أما البيان الثالث والأخير فيتعلق بإعلان خضوع انتقل للحدود القصوى للتعويض طبقاً لاتفاقية وارسو (١). ولم يعدل بروتوكول لاهاي في الجزاء المترتب على عدم وجود التذكرة أو عدم انتظام بياناتها، فظل الجزاء كما هو، أي حرمان الناقل من التمسك بأوجه الإعفاء أو التمسك بالحدود القصوى للتعويض، والتي نصت عليها الاتفاقية. وجدير بالذكر، أن تعديل الاتفاقية الأخير في ١٩٧١ (تعديل جوا تيمالاسيبي) قد رفع الحدود القصوى للتعويض، كما شدد أحكام مسؤولية الناقل الجوي، عما كانت عليه في اتفاقية وارسو، لم يعد معه مجال لتوقيع الجزاء سالف الذكر، لذلك ألغى هذا التعديل، النص على حرمان الناقل من التمسك بأحكام الاتفاقية إذ لم يعد ثم مصالحة للناقل في مثل هذا التمسك (٢).

(١) م ٣٥ من بروتوكول لاهاي.

(٢) انظر:

المطلب الثاني

آثار عقد نقل الأشخاص

حقوق والتزامات للمسافر :

١٥٠ - يبرم المسافر عقد النقل بهدف الانتقال من مكان لآخر ، ويمثل هذا الهدف الحق الأساسي للمسافر ، وحوله تدور كافة الحقوق الأخرى .

فلمسافر مطالبة الناقل ، بتنفيذ عملية النقل ، من مكان القيام إلى مكان الوصول وفي الموعد المتفق عليه ، وإذا نكل الناقل ، يكون للمسافر استرداد قيمة التذكرة ، فضلاً عن التعويضات التي قد تستحق له طبقاً للقواعد العامة .

١٥١ - ويلتزم المسافر أساساً ، بدفع قيمة التذكرة ، طبقاً لتعريفه الأجور المحددة للخطوط المنتظمة^(١) ، كما يلتزم بالانصياع لتعليمات الناقل ؛ ف عليه التواجد في المكان والزمان المحددين لبدء الرحلة ، كما يتعين عليه حمل كل المستندات المطلوبة ، طبقاً للقوانين واللوائح المنظمة للشئون المالية أو الصحية .

حقوق والتزامات الناقل :

١٥٢ - للناقل الحق في طلب قيمة التذكرة واقتضاها مقدماً ، وله رفض أي راكب لا يحمل التذكرة التي تقدم بطابع شخصي فلا تقبل التحويل وإلا فإن الناقل لا يعد مسئولاً عن الأضرار التي تلحق بالمتنزل إليه^(٢) . وللناقل أن يصدر ما يراه لازماً من تعليمات ، تهدف إلى تأمين سلامة الرحلة .

(١) ويحدد الإيانات الشروط الخاصة بأجرة النقل ، والرسوم المضافة لهذه الأجرة .

(٢) انظر المادة الثالثة من شروط الإيانات .

ويلتزم الناقل أساساً ، باتمام عملية النقل طبقاً لشروط الاتفاق ، ويمتد الالتزام ليشمل شخص المسافر وأمتعته الشخصية ، ويلتزم الناقل بضمان السلامة ، وهو التزام سيكون مدار دراستنا في موضوع مسؤولية الناقل ، وفيما عدا سبق ، فثم التزامات تكيلية ، تتمثل في التزام الناقل بالسهر على راحة الركاب ، وتوفير حد أدنى من الخدمات اللازمة لهم .

تحديد صفة الناقل :

١٥١ - يتم إبرام عقد النقل ، بين المسافر وناقل مخترف ، يتقاضى أجره النقل ، ولا صعوبة في تحديد الناقل ، إذا كان هو المتعاقد والممنذ لعملية النقل على متن طائرته . ولكن ثور الصعوبة إذا كان الناقل المتعاقد عهد بتنفيذ العقد إلى ناقل آخر : فتصبح بصدد ، ناقل يظهر في عقد النقل ، وآخر يباشر النقل من الناحية الفعلية ، وإن كان لا يظهر في عملية التعاقد ، وهنا تكون الصعوبة : فن هو الناقل المسئول قبل المسافر ، أم الناقل الفعلي ؟

وبما يزيد الأمر تعقيداً ، أن اتفاقية وارسو ، لم تضع تعريفاً للناقل الجوي ، ولم تواجه صورة تنفيذ عقد النقل بواسطة آخرين ليسوا أطرافاً في العقد .

١٥٤ - تلافياً لهذه الصعوبات وحسماً لاختلاف الآراء الفقهية وأحكام القضاء ، أبرمت اتفاقية «جوادا لاجارا» بالمكسيك في ١٨ سبتمبر عام ١٩٦١^(١) ، وقد هدفت الاتفاقية إلى توحيد بعض القواعد الخاصة

(١) انظر نصوص الاتفاقية في المجلة الفرنسية القانون الجوي سنة ١٩٦١

بالنقل الجوي الدولي، الذي يتولى تفيذه شخص آخر سوى الناقل المتعاقد .
وتعتبر هذه الاتفاقية مكملة لاتفاقية وارسو^(١) ، وبالتالي يلزم لانطباقها ، أن
تكون بمسدد نقل جوي تتوافر فيه الشروط اللازمة لانطباق اتفاقية وارسو ،
والتي سبق أن عرضنا لها بالدراسة^(٢) .

لذلك سنقتصر فيما يلي على تحديد صفة الناقل ، طبقاً لأحكام اتفاقية
جوادا لايجار^(٣) ، ثم نعرض لأنواع التطبيقات العملية ، التي يتولى فيها تنفيذ
النقل الجوي ، شخص آخر غير الناقل المتعاقد .

أولاً - تحديد صفة الناقل طبقاً لأحكام الاتفاقية :

١٥٥ - نصت المادة الأولى من الاتفاقية ، على تعريف الناقل ،
فبزت بين الناقل المتعاقد *Etansporteur Contractuel* والناقل الفعلي
Transporteur de Fait

فعرفت الأول بأنه شخص طرف في عقد نقل ، يحكم بالاتفاقية ومبرم
مع مسافر أو مرسل ، أو مع شخص يعمل لحساب المسافر أو المرسل^(٤) ،
ثم عرفت الناقل الفعلي ، بأنه شخص غير الناقل المتعاقد ، ينفذ كلياً أو جزئياً
النقل المشار إليه في الفقرة (ب) ، (أي الفقرة السابقة) وذلك بمقتضى إذن
صادر من الناقل المتعاقد ، واستكته لا يعتبر فيما يتعلق به هذا الجزء ، ناقلاً
متتابعاً طبقاً لاتفاقية وارسو ، وينترض وجود الإذن ، حتى وجود
الدليل العكسي^(٥) .

(١) سواء اتفاقية وارسو الأصلية ، أو بعد تعديلها في لاهاي عام ١٩٥٥
وقد نصت على ذلك المادة الأولى من اتفاقية جوادا لايجار .

(٢) ١٢ / ب من الاتفاقية

(٣) ١٢ / ب .

(٤) ١٢ / ج .

١٥٦ - ويتضح من النص السابق أن الناقل المتعاقد مع الناقل الذي يظهر في عقد النقل : كطرف في مواجهة المسافر (أو مرسل البضاعة) ، وهذا الناقل لا صعوبة بشأن إخضاعه لاتفاقية وارسو وتعديلاتها ، ولكن الصعوبة ثارت بالنسبة للناقل الفعلي ، والذي واجهه النص السابق ، فأصبح عليه وصف الناقل ، وأخضعه لاتفاقية وارسو شأنه شأن الناقل المتعاقد ، وذلك بشرط أن يشارك في تنفيذ عملية النقل المتفق عليها مع الناقل المتعاقد ، سواء تولى تنفيذ النقل كله أو تولى تنفيذ جانب منه فقط . ويلزم في الحالين أن يكون تدخل الناقل الفعلي قد تم بعد إذن الناقل المتعاقد ، وإلزاماً لأن يفترض وجود هذا الإذن ، حتى يقام الدليل على العكس ، ونظراً لأن الناقل المتتابع يخضع لاتفاقية وارسو طبقاً لنص المادة الأولى في فقرتها الثالثة فإن الناقل الفعلي يلزم ألا يكون ناقلًا متتابعاً ، وإلا لم يخضع لأحكام الاتفاقية ، دون حاجة لنص جديد^(١) .

١٥٧ - يتضح مما سبق ، أن اتفاقية وارسو لا تجاراً ، قد مدت تطبيق اتفاقية وارسو ، إلى الناقل الفعلي ، الذي لا يظهر طرفاً في عقد النقل ،

(١) يعتمد بالناقل المتتابع ، الناقل الذي يشترك مع ناقلين آخرين ، في تنفيذ عملية نقل جوى واحدة ، سواء أبرم بشأنها عقد واحد أو عدة عقود طالما أن الأطراف ينظرون إليها باعتبارها عملية واحدة . ومثال ذلك أن يتوجه المسافر إلى شركة الطيران العربية ، قاصداً السفر إلى لندن ، فتتولى الشركة العربية نقله إلى باريس بطائرتها ، وتتعاقد مع شركة فرنسية لإتمام رحلة الراكب حتى لندن ، على طائرات فرنسية . فالناقل المصري والفرنسي ، اشتركا على سبيل المتتابع في تنفيذ عملية نقل جوى واحدة ، تحققت وحدها طبقاً لإرادة المسافر والشركة العربية منذ إبرام العقد

وإن كان يتولى التنفيذ الفعلي ، سواء شمل هذا تنفيذ الرحلة بأكملها ، أو شمل تنفيذ جانب منها . مع ملاحظة أنه في حالة التنفيذ الجزئي ، يقتصر تطبيق الاتفاقية على الناقل الفعلي ، بالنسبة للجزء الذي تولى تنفيذه ، وذلك بمكس الناقل المتعاقد ، الذي يخضع للاتفاقية ، بالنسبة للرحلة برمتها ، فيكون مسئولاً قبل المسافر حتى بالنسبة للجزء الذي تولى الناقل الفعلي تنفيذه^(١) ، وتطبيقاً لذلك ، تقضى أحكام اتفاقية «جواردا لا جارا» ، بأن أى فعل أو امتناع من جانب الناقل الفعلي أو تابعيه ، ينسب إلى الناقل المتعاقد ، حتى لو وقع الفعل أو الامتناع في النقل الذي تولاه الناقل الفعلي^(٢) كما أن دعوى المسؤولية ، يمكن أن تقام على الناقل المتعاقد ، حتى بالنسبة للنقل الذي تولاه الناقل الفعلي^(٣) .

تطبيقات عملية :

١٥٨ - إن ظروف الواقع هي التي أدت إلى ظهور صور تنفيذ عقد النقل بواسطة شخص آخر سوى الناقل المتعاقد ، فشركات ومؤسسات النقل الجوي ، تعمل في مجال واحد ، وتواجه ظروفًا متشابهة ، تفرض عليها التعاون فيما بينها^(٤) . فقد تواجه شركة ما ، ضغطاً من جانب عملائها في

(١) م د ٢٠ من الاتفاقية .

(٢) م ١/٣ . كما نصت المادة في فقرتها الثانية ، على نسبة أفعال الناقل المتعاقد أو أفعال تابعيه إلى الناقل الفعلي ، وذلك إذا تعلقت هذه الأفعال بالنقل الذي يقوم به هذا الأخير .

(٣) م د ٧ من الاتفاقية .

(٤) انظر « ليتفين » - ١٩٧٠ - ص ١١٢ .

«واسم أو مناسبات معينة ، وتجد نفسها عاجزة عن مواجهة الطالب ، مما يدفعها إلى اللجوء إلى الشركات الأخرى ، لتساعدنا في تنفيذ عقودها التي أبرمتها مع الركاب .

وسنعرض فيما يلي ، لأم الصور ، التي أفرزها الواقع ، والتي يتداخل فيها شخص ثالث سواء عند إبرام عقد النقل أو عند تنفيذه ، وذلك لتحديد انطباق وصف الناقل ، على النحو السابق عرضه .

(١) تأجير الطائرات :

١٥٩ - أشرنا فيما سبق ، إلى أن الطائرة ، يمكن أن تكون محلا للإيجار ، سواء اقتصر الأمر على الطائرة أو الطائرة مزودة بطاقها .

ولا تثار الصعوبة ، في حالة تأجير الطائرة فقط ، إذ يتولى المستأجر تجهيزها والتعاقد مع رجال الطاقم ، الذين يعملون تحت إمرته ، تابسين له ، فيسأل عن أفعالهم ، باعتباره لهم متبوعا . وترتبط على ذلك ، فإن المستأجر إذا أبرم عقود نقل مع الركاب ، وتولى نقلهم ، فإنه يكون وحده المسئول قبلهم ، وتنطبق عليه أحكام اتفاقية وارسو ، أما مالك الطائرة فإنه يظل بمعزل عن نشاط المستأجر ، ولا تربطه بالمسافرين أى رابطة ، إذ ودى تأجير الطائرة عارية عن طاقها ، أن يكون المستأجر هو المسئول عن رحلات الطائرة ، سواء من الناحية الفنية أو التجارية .

أما مسؤولية المالك ، قبل مستأجر الطائرة ، فإنها محكومة بعقد الإيجار المبرم بينهما ، ولا شأن لاتفاقية وارسو وأحكامها الخاصة بالناقل الجوى بمثل هذا العقد (١) .

١٦٠ - يختلف الأمر إذا تم تأجير الطائرة مزودة بطاقها ومع بقائه

(١) بروسيليه - سابق الإشارة - ص ١٤٣ .

المالك مسئولاً عن الناحية الملاحية، بحيث يظل متبوعاً لرجال الطاقم. فالمستأجر في هذه الصورة، وإن كان هو الذى يبرم عقود النقل مع الركاب، إلا أن تنفيذ هذه العقود، يتولاه المالك المؤجر والذى يظل له الإشراف على الرحلة من الناحية الفنية (الملاحية).

وهذه الصورة، تعد من الصور التى وجدت اتفاقية جواذا لاجارا لمعالجتها، فهنا نجد ناقلاً متعاقداً (المستأجر) وناقلاً فعلياً (مالك الطائرة أو مؤجرها)، وتطبيقاً لما سبق، فإن كلاهما يكتسب وصف الناقل، ويخضع لأحكام اتفاقية وارسو على التفصيل السابق^(١).

(٢) الوكالة بالعمولة للنقل الجوى

Commission de transport aérien

١٦١ - الوكيل بالعمولة للنقل الجوى، هو الشخص الذى يتولى إبرام عقد النقل مع شركة الطيران باسمه ولكن لحساب الراكب أو مرسل البضاعة. في هذه الصورة، يتداخل شخص ثالث، عند إبرام العقد، لا عند تنفيذه كما في الصورة السابقة.

وقد ثار التساؤل، عما إذا كان الوكيل بالعمولة، يكتسب وصف الناقل في مواجهة المسافر أم أنه يظل بمبدأ، يبدأ دوره وينتهى بإبرام العقد، ولوضوح

(١) - ليتفين - سابق الإشارة - ص ١٨٥ - مع ملاحظته أنه إذا تم تأجير الطائرة بطاقمها، وانتقل الإشراف الفنى رغم ذلك إلى المستأجر أى أصبح هو متبوعاً لأفراد الطاقم، فإن المالك المؤجر يصبح منقطع الصلة بما يباشره المستأجر من عمليات النقل، ويعتبر المستأجر هو الناقل الذى يخضع لأحكام اتفاقية وارسو - انظر - الاسيوطى - سابق الإشارة - ص ٢٣٨.

العرض ، يجب أن هرق بين صورتين .

الأولى : وفيها يشارك الوكيل بالعمولة في تنفيذ عقد النقل ، ومثل ذلك صورة النقل المتتابع ، كأن تتعاقد مع شركة طيران مصرية لنقلك إلى فرنسا ، فتتولى الشركة نقلك حتى باريس ، وتتعاقد مع شركة فرنسية ، لتتولى تكملة الرحلة ، فهنا تكتسب الشركة المصرية وصف الناقل بالنسبة للجزء الذى نفذته . وتكتسب وصف الوكيل بالعمولة بالنسبة لبقية الرحلة ، لأنها تتعاقد مع الشركة الفرنسية باسمها وحسابك وهذا لا يؤثر صورية ، إذ تنطبق اتفاقية وارسو على هذه الصورة باعتبارها نقلاً متتابعاً ولا يكون ثم مجال لمحدث أحكام اتفاقية وارسو ، جواداً لا يمارا ، التي تعالج صورة تعدد الناقلين دون وسوسة ، ولا المتتابع (١) .

الثانية : فى الصورة الثانية ، لا يتدخل الوكيل بالعمولة فى تنفيذ عقد النقل ، ويقتصر دوره على إبرام العقد مع شركة الطيران باسمه وحساب الراكب ، وتولى هذه الشركة تنفيذ العقد برمته .

وقد ثار الاختلاف فى هذه الحالة ، فذهب اتجاه فقهي وقضائي راجح (١) إلى اعتبار الوكيل بالعمولة ناقلاً ، يخضع لاتفاقية وارسو ، وذلك تأسيساً على أنه هو الذى يظهر فى عقد النقل ، ويتعاقد باسمه ، فى حين يظل الراكب مقطوعة صلته بالناقل ، ولا يجد أمانه سوى الوكيل بالعمولة .

(١) م ١ / ٣ من اتفاقية وارسو .

(٢) الأسيرطى - سابق الإشارة - ص ٢٢٢ - أبو زيد رضوان - ص ٢٥٦ وانظر فى أحكام القضاء الفرنسى : استئناف ليون - ١٢ نوفمبر ١٩٥١ - المجلة الفرنسية للقانون الجوى - ١٩٥١ ص ٤٤٠ - أيضاً استئناف باريس فى ١٤ مارس ١٩٦٠ - المجلة الفرنسية - ١٩٦٠ - ص ٣١٧ .

نقود "نقل" التي تبرهها ، وبالتالي فهي لا تكسب وصف الناقل^(١) .

أما إذا قامت الوكالة السياحية ، باستئجار طائرات تولت الإشراف عليها
فنياً وتجارياً ، ومارست عمليات النقل فإنها تكسب وصف الناقل ، تطبيقاً
لما رأيناه عند بحث صورة تأجير الطائرات^(٢) .

المطلب الثالث

مسئولية الناقل الجوي

تمهيد وتقسيم :

١٦٤ - الأصل هو خضوع مسؤولية الناقل الجوي ، للقواعد التي
تتضمنها التشريعات الداخلية ، والتي يتم تطبيقها إعمالاً لقواعد تنازع القوانين ،
ونظراً لاختلاف هذه القواعد من دولة لأخرى ، وما يترتب على هذا
الاختلاف ، من عدم استقرار العلاقات العقدية ، لجهل أطراف عقد النقل ،
بالقانون الذي سيطبق ، فقد سعت الدول - كما سبق أن أشرنا -^(٣) إلى
محاولة توحيد بعض القواعد المتعلقة بمسئولية الناقل الجوي ، وتمخض هذا
السعي عن اتفاقية وارسو ، التي تعرضت للتعديل في لاهاي . وإلى جانب
جهود الدول ، نشطت شركات ومؤسسات النقل الجوي ، وأرست بعض
القواعد المتعلقة بمسئولية الناقل الجوي ، فتم إبرام اتفاقية مونتريال ثم اتفاقية
جوانيمالا سبي

١٦٥ - وجدير بالذكر ، أن هذه الاتفاقيات ، لم تعالج مسؤولية الناقل

(١) انظر قضاء محكمة النقض الفرنسية في ٥ يناير ١٩٦١ - مشار إليه في

مؤلف "بورسيليه" - ص ١٤٨ .

(٢) أبوزيد رضوان - سابق الإشارة - ص ٢٥٢ .

(٣) انظر ما سبق بند ٢٢ .

الجوى بطريقة تمولية ، وإنما اقتصرت على توحيد بعض القواعد لحسب ،
تاركة مالم تنبرص له ، لحكم القوانين الوطنية ، التى يتم إعمالها ، طبقاً لقواعد
تنازع القوانين .

وسنقتصر فيما يلى على دراسة القواعد والأحكام التى كرسها الاتفاقيات
الدولية ، والتى عالجت الشروط اللازم توافرها لانعقاد مسئولية الناقل الجوى
ووسائل دفع هذه المسئولية كما عالجت القواعد الخاصة بدعوى المسئولية ،
وكيفية تحديد التعويضات المستحقة .

الفرع الأول

المسئولية الناشئة عن توافرها لتحقيق مسئولية

الناقل الجوى للأشخاص

المصادر الدائولية :

١٦٦ - إن مسئولية الناقل الجوى تنشأ عن إخلاله بالالتزامات ، التى
يرتبها على عاتقه عقد النقل . وبهذا نكون أمام مسئولية عقدية ، يلزم لتوافرها
وجود الخطأ والضرر وعلاقة السببية .

وقد اقتصرت اتفاقية وارسو على معالجة ركن الخطأ تاركة ركنى الضرر
وعلاقة السببية ، للقوانين الوطنية السارية فى الدول الموقعة على الاتفاقية ،
ويتم تحديد القانون واجب التطبيق فى كل حالة طبقاً لقواعد تنازع القوانين .
فإذا تحدد القانون المصرى طبقاً لهذه القواعد ، فإن هذا القانون - كما سبق أن
أشرنا - لم يتضمن قواعد خاصة بعقد النقل الجوى ، مما يتعين معه تطبيق
القواعد الواردة فى المجموعة التجارية ، والتى عالجت النقل البرى باعتباره
عقداً من العقود التجارية .

١٦٧ - ويخرج من نصوص اتفاقية وارسو أن الناقل يكون مسئولاً

إذا أخل بالتزامه بضمان سلامة الراكب ، أو سلامة أمتعة المسجلة ، كما يكون مسؤولاً ، إذا أخل بالتزامه بإتمام النقل في الموعد المحدد

فتم صور ثلاث يتحقق فيها خطأ الناقل ، في عقد نقل الأشخاص :

١ - الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الراكب .

٢ - الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الأمتعة المسجلة .

٣ - الإخلال بالالتزام بتنفيذ النقل في الميعاد المتفق عليه .

ونعالج هذه الصور الثلاث تباعاً .

أولاً - الإخلال بالالتزام بضمان السلامة :

١٦٨ - نصت المادة ١٧٠ ، من اتفاقية وارسو ، على أن الناقل يكون

مسؤولاً عن الضرر المترتب على وفاة أو جرح الراكب أو عن أى أذى بدنى يلحق به ، وذلك إذا كان الضرر ناتجاً عن حادث وقع على متن الطائرة ، أو أثناء عمليات الصعود إليها أو النزول منها .

فيجب طبقاً لهذا النص ، أن تكون سلامة الراكب ، قد أضررت نتيجة حادث ، accident ، وأن يقع هذا الحادث على متن الطائرة ، أو أثناء صعود الراكب أو نزوله .

(١) يجب أن يكون الضرر ناتجاً عن حادث :

١٦٩ - أثار تحديد المقصود بالحادث ، اختلافاً في الرأي ؛ فذهب

اتجاه إلى القول بأن الحادث يشمل الحالات التى تتعرض فيها الطائرة وحمولاتها لأضرار تبلغ حداً من الجسامة ، لا يسبب معه مجرد استخدام أو تركيب قطع غيار جديدة ، أو الحالات التى يتعرض فيها الركاب أو أفراد الطاقم أو الغير للإصابة بجراح^(١) .

(١) انظر - بحوث - سابق الإشارة - (طبعة ١٩٢٤) - ص ٧١٤ .

وواجب أن هذا الظن ، لا يتعرض لتعريف الحادث . وقد تقدم منه
الآن أن يكرر أن ترتيب باب الحادث ، والتي يستلزم فيها هذا الرأي حداً
من الجسامة يحمل التعريف حقيقاً في بعض الحالات ، بينما نجد التعريف في
شقه الخاص ، بما يحمي الركاب طلقاً من أى قيد ، ونتقد أن هذا الاختلاف
يفسر تناقض موقف الفقهاء ، إذ رأى البعض أن هذا التفسير يتسم بالتضييق
بغير المبرر^(١) ، بينما أبدى البعض الآخر نظراً لعموميته والتساعده^(٢) .

وقد أثر البعض تعريف الحادث ، باعتبار أنه يشمل الوقائع الناتجة عن
عوامل خارجية مستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه ، ويكون من شأنها إصابة
المسافر^(٣) .

وإذا كان هذا التعريف ، يفضل السابق ، نظراً لمعالجته ماهية الحادث ،
دون الاقتصار على استعراض آثاره . إلا أنه استلزم استقلال الحادث عن
إرادة الناقل أو تابعيه ، وهو أمر لا نجد له تفسيراً ، إذ لو أصيب المسافر ،
نتيجة خطأ من قائد الطائرة أدى إلى اصطدامها ، أو كانت الإصابة ، ناتجة
عن فعل عمدي من جانب الناقل أو تابعيه ، فإن وصف الحادث يشمل
الحالتين إذ أن هذه التفرقة بين العوامل المستقلة وغير المستقلة عن إرادة الناقل
أو تابعيه ، قد تظهر أهميتها عند تطبيق أحكام الاتفاقية الخاصة بتحديد
أو إحلاق مسؤولية الناقل ، ولكنها تفرقة غير منتجة ونحن بصدد تعريف
الحادث .

(١) ليتفنن سابق الإشارة (طبعة ١٩٧٠) ص ٢٠٤ .

(٢) كوكور - سابق الإشارة - ص ١٢٢ - هامش رقم ٣٣ ،

(٣) ربي و لاكور - سابق الإشارة - ص ٢٦٥ - أبوزيد وضوان سابق

الإشارة ص ٣١٠ .

لذلك فإننا نعتقد مع البعض^(١) في تعريف الحادث باعتباره تأثيراً خارجياً يقع على الراكب بشرط أن يكون هذا التأثير ناجماً عن عملية النقل ومرتبطاً بها . فلو أصيب الراكب ، إثر الاعتداء عليه بالضرب من راكب آخر ، فإن هذه الواقعة لا تعد (حادثاً) في مفهوم النعم الذي نهأ له ، نظراً لعدم ارتباطها بعملية النقل^(٢) .

(ب) ان يقع الحادث على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو النزول :

١٧٠ - أشرنا في تعريف الحادث ، إلى ضرورة ارتباطه بعملية النقل . وقد حرصت المادة ١٧ على إبراز هذا الارتباط ، حين استلزمت أن يقع الحادث على متن الطائرة ، أو أثناء النزول منها أو الصعود إليها ، ولا تثار الصعوبة ، إذا وقع الحادث ، أثناء تواجد الراكب داخل الطائرة ، إذ يكون معكوماً بنصوص الاتفاقية بصريح النعم ، ويكون الناقل مسئولاً وقد أصبح الراكب تحت رعايته ، وأيضاً لاصعوبة في الأمر ، إذا وقع الحادث أثناء صعود الراكب أو نزوله ، إذ تتم عملية الصعود أو النزول تحت إشراف الناقل أو مندوبيه .

١٧١ - ولكن هل يعد الناقل مسئولاً ، وتنطبق بشأنه مسئولية أحكام الاتفاقية ، إذا وقع الحادث ، أثناء نقل الركاب من المدينة إلى مطار الإقلاع ، أو من مطار الهبوط إلى المدينة ؟

فقد يتولى الناقل تهيئة وسائل نقل الركاب ، بسيارات تابعة للشركة ، وقد يقع الحادث إبان هذا النقل ، مما يثير التساؤل السابق ، أما إذا سعى الركاب بوسائلهم الخاصة ، فبداهة لا يكون محلاً لهذا التساؤل أصلاً .

(١) الأسير - سابق الإشارة - ص ٢٥١

(٢) كوكوز - سابق الإشارة - ص ١١٣ .

وقد انعقد رأى الفقه فى غايته (١) - وبحق - على أن النقل البرى لا ينفصل
بواسطة الناقل ، من المدينة إلى المطار ، أو العكس لا يدخل فى نطاق تطبيق
أحكام المسؤولية . التى تضمنتها الاتفاقية ، وإنما يخضع لقانون الدولة التى
وقع فيها الحادث ، إذ لا علاقة بين هذا النقل البرى ، ومخاطر النقل الجوى ،
التي وضعت أحكام الاتفاقية لمواجهتها ، حفاً أن الراكب يكون تحت رعاية
الناقل الجوى ، ولكنه لا يواجه إلا مخاطر النقل البرى ، التى يعالجها قانون
الدولة التى يتم فيها النقل ، وبالتالي يكون منطقياً إخضاع الناقل الجوى فى
مثل هذه الحالة ، لأحكام القانون الوطنى الخاصة بالنقل البرى ، الذى يمارسه
الناقل الجوى كعملية تمهيدية لتنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد النقل الجوى .

١٧٢ - وإذا كانت الحلول تبدو ميسرة فى الصور السابقة ، فإن
التساؤل يثور من ناحية أخرى ، عن حكم الأضرار التى تلحق الراكب
بأثر حوادث تقع أثناء التواجد فى الميناء الجوى وقبل الصعود إلى الطائرة ،
أو إبان التواجد فى الميناء بعد الهبوط منها .

ويزيد من صعوبة التساؤل ، أن تعبير الصعود أو النزول ، لا ينصور
فحده على نحو يشمل مجرد التواجد فى الميناء الجوى بغية السفر ، إذ يقتصر
فهم الصعود أو النزول ، على النشاط المادى للراكب ، والذى يتحرك
بمقتضاه على سلم الطائرة ، صاعداً أو هابطاً . وترتبطاً على ذلك يمكن القول ،
بأن ما يقع من أضرار ، قبل بدء الصعود أو بعد انتهاء الهبوط ، لا يسأل عنه
الناقل طبقاً لأحكام الاتفاقية ، وإن أمكن مساءلته على أساس آخر سوى
العقد الخاضع للقواعد القانونية التى تسكرسها اتفاقية وارسو ،

(١) انظر - ريزى ولاكور - سابق الإشارة - ص ٢٦٥ - شوفر - سابق
الإشارة ص ٧٤ - ثروت الأسيوطى - ص ١٥٢ - أبوزيد رضوان - ص ٣٢٣ -

ولا يخفى ما في هذه النتيجة ، من تضيق لنطاق مسؤولية الناقل الجوي ، خاصة وأن الراكب ، لا ينفصل حراً في تحركاته ، ولا يتوجه إلى الطائرة اعتماداً على تقديره ، وإنما يبدأ خضوعه للناقل وتوجيهاته في فترة سابقة على اتصاله المادي بـ سلم الطائرة ، كما أن مخاطر الطيران ، تبدأ منذ أن تطأ قدم الراكب أرض المطار ، بحيث حركة الطائرات الدائبة ، مستودعاً وهبوطاً (١) . لذلك فإننا نعتقد - مع الرأي الراجح - في أن التزام الناقل بضمان السلامة ، يبدأ منذ تدخله هو أو تابعيه ، لتوجيه وإرشاد الركاب المتظرين في صالات الانتظار داخل مبنى الميناء الجوي ، ويستمر هذا الالتزام ، حتى تتبدد للراكب حيرته بعد انتهاء الرحلة وخروجه إلى الأماكن المفتوحة للجمهور ، بمبنى ميناء الوصول .

وتطبيقاً لما سبق ، فإن الراكب ، الذي يظل جالساً مع مودعيه في مطعم أو في استراحة المطار ، أو الراكب الذي يقوم بتغيير العملة في فروع البنوك المفتوحة داخل الميناء الجوي ، لا يعتبر خاضعاً لتوجيه أو رعاية الناقل ، وبالتالي لا يمكنه في حالة الإصابة أن يرجع على الناقل تأسيساً على أحكام المسؤولية العقدية ، والتي تنظمها الاتفاقية (٢) .

وعلى العكس ، تتحقق مسؤولية الناقل الجوي ، وتتعلق أحكام الاتفاقية منذ أن يسعى الراكب لتلبية النداء الصادر من الناقل ، ويصبح مقيداً بحركته بتوجيهات هذا الناقل أو تابعيه ، فإذا أصيب الراكب أثناء نقله إلى مكان وجود الطائرة ، فإن الناقل يكون مسؤولاً (٣) . أما إذا أصيب أثناء انتظار

(١) الأسير طي - ص ٢٥٥ .

(٢) ليوان - باب الإحصاء ص ٥٣٩ .

(٣) انظر في هذا المعنى في القضاء .

محكمة السين الابتدائية - ٢ يولي ١٩٦١ - المجلة القضائية لقانون الطيران ١٩٦١ -

مناوب الناقل ليصله إلى مكان الطائرة ، وحتى إذا كان هذا الراكب قد دخل
المنطقة البركية ، التي لا يسمح فيها بدخول الجمهور ، فإن الناقل لا يكون
مسؤولاً ، لعدم وجود عنصر الرعاية أو التوجيه في مثل هذه الحالة^(١) .

١٧١ - يتضح مما سبق ، أن الحادث إذا وقع على متن الطائرة ،
أو أثناء الصعود أو النزول ، أو داخل الميناء الجوي ، ابتداء من بدء ظهور
الناقل أو مندوبه لتوجيه الركاب ، فإن الناقل يكون مسؤولاً وتنطبق أحكام
اتفاقية وارسو ، سواء أدى الحادث إلى الوفاة أو مجرد الجرح أو الإصابة
بأذى بدني ، أما الأضرار الأدبية فلم تعرض لها الاتفاقية ، إذ اقتصر
على مهالبة الخطأ وتحديد بعض صور الضرر المادي ، ولذلك فإن المرجع في
تحديد الضرر وأنواعه ، ومدها (الضرر المباشر وغير المباشر) هو القانون
الوطني الواجب التطبيق .

وتجدر الإشارة ، إلى أن وقوع الضرر ، كاف لانشغال مسؤولية الناقل
الجوى ، فلا يكلف المضرور بإثبات الخطأ ، وإنما يكون على الناقل إثبات
انتفاء الخطأ ، كما سنرى عند دراسة وسائل دفع المسؤولية .

ثانياً - إخلال الناقل بالالتزام بضمان سلامة الأمتعة :

١٧٤ - أشرنا فيما سبق إلى أن الناقل ، يلتزم بنقل الراكب وأمتعته ،
وتد نصت المادة الثامنة عشر من الاتفاقية ، على أن الناقل الجوى يكون
مسؤولاً ، عن هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة المسجلة ، وهي الأمتعة التي

== ص ٢٨٣ أيضاً - استئناف باريس في ٢٨ يولييه ١٩٦٣ - المجلة الفرنسية ١٩٦٣

ص ٢٥٣ استئناف باريس في ٢ أبريل ١٩٦١ - المجلة الفرنسية ١٩٧١ ص ١٧٣

(١) محكمة مارسلية - مشار إليه في مؤلف د بورسيليه ، - ص ٤٢

يقوم الراكب ، بتسليمها للناقل ، ويصدر عنها الناقل إيصالاً يسلمه للراكب (١) .

ولسكى تتحقق مسئولية الناقل ، يجب أن يتحقق الضرر الذى يلحق الأمتعة ، أثناء عملية النقل الجوى ، أى الفترة التى تكون فيها هذه الأمتعة فى حراسة الناقل ، سواء تحققت هذه الحراسة ، على أرض المطار أو على متن الطائرة ، أو فى أى مكان تهبط فيه الطائرة حتى لو كان هذا خارج المطار (٢) .

أما الأمتعة الشخصية ، التى يحتفظ بها الراكب معه ، فإنها تظل فى حراسته ولا يسأل عنها الناقل طبقاً للقواعد الواردة فى اتفاقية وارسو ، وإنما يسأل عنها طبقاً للقواعد التى يتضمنها القانون الوطنى المطبق ، تبعاً لإعمال قواعد تنازع القوانين ، مع ملاحظة أن القاضى الوطنى ، يلتزم فى حالة الحكم بالتعويض ، بعدم تجاوز الحد الأقصى الوارد فى الاتفاقية (٣) .

(١) وقد اختصر تعديل لاهاي عام ١٩٥٥ البيانات الخاصة بإيصال الأمتعة المسجلة فقصرها على بيانات ثلاثة :

(١) بيان مكان الاقلاع والوصول .
(٢) بيان مكان الهبوط فى دولة أجنبية إذا كانت نقطتنا القيام والوصول فى دولة واحدة .

(٣) بيان يفيد خضوع النقل لاتفاقية وارسو .
(النظر المادة الرابعة من تعديل لاهاي) .

(٢) ١٨ م ٢ .

(١) وطبقاً لنص المادة ٢٢ ، من الاتفاقية ، لا يتعدى التعويض ١٥٠٠٠ حبة آلاف فرنك ذهب لكل راكب .

ثالثاً : اخلال الناقل بالتزامه بإتمام النقل في الموعد :

١٧٥ - نصت المادة التاسعة عشر ، من الاتفاقية ، على أن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة . وينبزم لمسألة الناقل في هذه الحالة ، سبق وجود اتفاق على موعد الوصول ، فإذا لم يوجد ، فإن مبادئ التأخير يتحدد في ضوء الميعاد المعقول . الذي كل يجب أن يتم فيه النقل ، والأمر يخضع لتقدير قاضي الموضوع ، الذي يعرض عليه النزاع (١) .

١٧٦ - ولكن هل يسأل الناقل عن التأخير في مرحلة الطيران فقط أم يسأل أيضاً عن التأخير في الإجراءات السابقة أو اللاحقة على هذه المرحلة ؟

ذهب البعض إلى أن عبارة " التأخير في النقل الجوي " الواردة في المادة ١٩٥ ، يجب تفسيرها على النحو المتبع في تحديد مدى التزام الناقل بضمان سلامة المسافر (٢) . فتشمل التأخير الذي يحدث منذ تواجد الراكب تحت رعاية الناقل أو مندوبيه وحتى انتهاء هذه الرعاية ، أما ما يحدث من تأخير في وقت سابق أو لاحق ، فلا تشمل أحكام الاتفاقية .

وبل عكس هذا الرأي ، ذهب اتجاه آخر ، إلى أن الناقل لا يكون مسؤولاً إلا عن التأخير الذي يقع أثناء مرحلة الطيران فحسب ، أما التأخير في الإجراءات السابقة أو اللاحقة ، فلا يسأل عنه الناقل ، وذلك على أساس أن التوسع في تحديد نطاق ومدى التزام الناقل بضمان السلامة له مبرراته ، التي لا تتوافر بالنسبة للإلتزام بإتمام النقل في الموعد المحدد (٣) .

(١) الأسبوطي - ص ٢٨٠ .

(٢) السابق ص ٢٧٦ - كوكوز - ص ١٢١ .

(٣) انظر

GOEDHUISD.

La Convention de varsovie — La Haye — 1933 p. 105

ونتقد من جانبنا ، أنه طالما تم تحديد موعد لإتمام النقل ، فإن الناقل يكون مسئولاً عن التأخير ، سواء تحقق هذا في عملية الطيران ذاتها ، أو في الإجراءات السابقة أو اللاحقة ، فالواقع أن التأخير يحدث عملاً في مثل هذه الإجراءات ، فضلاً عن صعوبة إثبات أن التأخير قد حدث في مرحلة الطيران^(٢) .

١٧٧ - ويجب لانشغال مسئولية الناقل عن التأخير ، أن يترتب على هذا التأخير ضرر يلحق الراكب كأن تفوت عليه فرصة عقد صفقة رابحة ، أو يتعذر عليه الاشتراك في مسابقة دولية ، أو الاشتراك في مؤتمر أعد له أبحاثاً^(٢) . وقد أشارت المادة التاسعة عشر إلى أن الناقل يكون مسئولاً عن « الأضرار » الناجمة عن التأخير ، وبالتالي فإن التأخير الذي لا يترتب ضرراً ، لا يسأل عن الناقل ، ويقع عبء إثبات الضرر على الراكب طبقاً للقواعد العامة .

خلاصة :

١٧٨ - نخلص مما سبق ، إلى أن الناقل ، تتحقق مسؤوليته ، إذا أصيب المسافر ، أو لحقت الأضرار بأمتهته ، أو تم نقله متأخراً عن الموعد المتفق عليه .

ولا يكلف الراكب بإثبات خطأ الناقل الذي سبب الضرر ، إذ أقامت اتفاقية وارسو قرينة على بوالمر الخطأ ، تستفاد من مجرد تحقق الضرر ، ويكون على الناقل عبء إثبات انتفاء الخطأ ، فكيف ينسب للناقل ذلك ؟

(١) كوكوز سابق الإشارة - ص ١٣١ - أبو زيد رضوان - ص ٣١٨ .

(٢) انظر في تطبيقات القضاء :

محكمة الدين المدنية في ١٩ يوليو ١٩٦٠ - في المجموعة القومية للقضاء ١٩٦٠

١١٨٣٠ - أيضاً - محكمة جنيف في ٨ مارس ١٩٥٥

مشار إليه في مؤلف أبو زيد رضوان - سابق الإشارة - ص ٣١٩ هامش ط

نعرض للإجابة على هذا السؤال في دراسة وسائل دفع المسؤولية ، التي
تنتقل إمامالجتها .

الفرع الثاني

وسائل دفع مسؤولية الناقل

الجوى للأشخاص

المصادر القانونية :

١٧٩ — عالجت اتفاقية وارسو ، وسائل دفع المسؤولية في
المادتين ٢٠٠ و ٢١٠ ، فحددت الأسباب التي يستطيع الناقل الاستناد إليها
لدفع مسؤوليته .

فنصت المادة ٢٠٠ ، على أن الناقل لا يكون مسؤولاً ، إذا أثبت أنه
وتابعيه ، قد اتخذوا كل الإجراءات الضرورية ، لتجنب الضرر ، أو أنه
كان من المستحيل عليهم اتخاذها .

كما نصت المادة ٢١٠ ، على أنه ، في الحالة التي يثبت فيها الناقل أن خطأ
الشخص المضروب ، سبب الضرر أو أهمهم فيه ، فإن المحكمة تستطيع طبقاً
لنصوص قانونها ، استبعاد أو تخفيف مسؤولية الناقل .

ويتضح من هذين النصين ، أن الناقل يمكنه دفع مسؤوليته استناداً إلى
أحد الأسباب الآتية :

١ — إثبات اتخاذه وتابعيه الاحتياطات الضرورية ، لتفادي الضرر ؛
أي أن يثبت الناقل ، وجود الخطأ ، الذي اقترحت الاتفاقية وجوده ، من مجرد
وقوع الضرر .

٢ — إثبات أن الناقل وتابعيه كان يستحيل عليهم اتخاذ الاحتياطات .

الضرورية لتفادي الضرر : أى إثبات استحالة دفع الحادث ، واستحالة توقيه ،
وبعبارة أخرى ، إثبات القوة القاهرة .

٣ - إثبات أن الضرر ، هو الذى تسبب فى الضرر .

وتتناول معالجة هذه الأسباب على التوالى ، على أن نعرض بعد ذلك
للأحكام التى تضمنتها اتفاقية مونتريال ، ثم اتفاقية جواتيمالاستى .

أولاً - نفي الخطأ

القانون ١٢١٦ دود باتيمير الضرورية « Mesures nécessaires »

١٨٠ - - - - - أشرنا فيما سبق ، إلى أن اتفاقية وارسو ، جعلت من وقوع
الضرر الذى يلحق الراكب ، قرينة على خطأ الناقل ، وهى قرينة بسيطة ،
يستطيع الناقل دحضها ، إذا نفي وجود الخطأ ، وذلك إذا أثبت أنه قد اتبع
اتخذوا التدابير الضرورية لتوقي الضرر .

وقد أثار تحديد المقصود بالتدابير الضرورية ، اختلافًا فى الفقه
والقضاء ، ويمكن أن نميز فى هذا الصدد بين اتجاهين :

الاتجاه الأول :

١٨١ - - - - - ويمثله أصحاب التفسير الضيق^(١) ، الذين يرون ، أن التدابير

(١) انظر La responsabilité Civile dans (1) Houte

Transport aériens intérieurs et internationaux N. 46.

- - - - - مشار إليه فى مؤلف ، لىفتين ، - سابق الإشارة - من ٢٥

أيضا فى الاتجاه نفسه - Goddard - سابق الإشارة من ١٩٥

وانظر فى أحكام القضاء المؤيدة لهذا الاتجاه - - - - - اثنتان باريس ١٢ ديسمبر

١٩٦١ المجلة الفرنسية للقانون المحوى ١٩٦٢ - من ٩٣ - حيث أدانت المحكمة

الضرورة ، لا يمكن تحديدها ، إلا في ضوء السبب الذي أدى إلى الضرر ؛
فإذا ثبت أن الراكب أصيب نتيجة اندلاع النار في الطائرة ، فإن التدابير
الضرورة ، تنصرف إلى أجهزة مكافحة الحريق ، وإذا تعلق الأمر بمخاطر
الجليد الجليدية ، فإن التدابير الضرورية ، تنصرف إلى الأجهزة الفنية التي
تستخدم في إذابة الجليد الذي قد يتراكم على أجنحة الطائرة ، وهكذا يجب
دائماً الاستهداء بسبب الحادث ، لإمكان تحديد المقصود بالتدابير الضرورية
التي يتعين على الناقل إثبات اتخاذها لتفادي الخطأ .

وبداهة ، يترتب على هذا الرأي ، أن الناقل يتحمل تبعة السبب المجهول
إذ تستمر قرينة الخطأ ، ولا يكون في وسع الناقل دحضها ، لأن جهل السبب
سيجعل متعذراً تحديد التدابير الضرورية التي كان يمكن للناقل إثبات اتخاذها ،
لتفادي الخطأ المفترض من جانبه من مجرد وقوع الضرر .

الاتجاه الثاني :

١٨٢ — رفض أصحاب التفسير الواسع ، الأخذ بالرأي السابق ؛ لأنه
يؤدي في النهاية ، إلى إلقاء المسؤولية كاملة على الناقل ، وفي جميع الظروف ،
لأنه لا يتصور وقوع أي ضرر ، إذا كان الناقل ، قد اتخذ الاحتياطات
الضرورة ، محددة على النحو السابق ؛ أي في ضوء السبب الذي نجم عنه
الضرر ، إذ لكل سبب ، تدابير من شأنها توقي الحادث ، وبالتالي يكون

الناقل ، رغم إثباته لصلاحية الطائرة ، وانصياعه للوائح المنظمة للملاحة الجوية ،
وتوافر إجازات الطاقم ، واستندت المحكمة في قضائها إلى أن الناقل ، لم يتخذ كل
التدابير ذات العلاقة المباشرة والفورية بالحادث المسبب للضرر . أيضاً - محكمة
السين المدنية في ٩ يولية ١٩٦٠ - الأسبوع القانوني - ١٩٦٠ - ٣ - رقم ١٨٢

الناقل مسئولاً في كل الأحوال ، وهو ما لا يتصور أن يكون ما قصده واضعوا الاتفاقية^(١) .

انطلاقاً من هذا الانتقاد ، ينتهي أصحاب هذا الاتجاه ، إلى أن التدابير الضرورية ، يجب أن تفهم وتحدد ، طبقاً لمعيار الناقل الحريص ، فيتعين في كل حالة ، أن يقدر القاضي ، ما إذا كان الناقل قد اتخذ التدابير المتوقعة اتخاذها من جانب الناقل الحريص ، إذا وضع في الظروف التي تواجد فيها الناقل المراد مساءلته عن الحادث .

فالناقل الذي يثبت أن طائراته صدرت بشأنها شهادات صلاحية سارية المفعول ، وأنها خالية من العيوب ، طبقاً للفحوص الفنية التي أجريت بشأنها ، وأن أفراد طاقمها ، يحملون الإجازات والشهادات المطلوبة طبقاً للقوانين واللوائح ، وأن الإقلاع تم في ظروف جوية ملائمة ، وبعد الحصول على المعلومات الكافية ، سواء قبل الإقلاع أو أثناء الطيران أو عند الهبوط^(٢) ، إن مثل هذا الناقل لا يمكن مساءلته ، لأنه يكون قد اتخذ التدابير الضرورية . وتطبيقاً لذلك ، فإن الناقل لا يتحمل تبعه السبب المجهول^(٣) ، مادام

(١) ليتين - سابق لإشارة - ص ٢٥٤ - ٢٥٥

(٢) بورسلية - سابق الإشارة - ص ٥١ - أيضاً في نفس الاتجاه - ليهوان - أيضاً :

Ripert (G)

L'unification de droit aérien .

المجلة العامة لقانون الجو - ١٩٢٢ - ص ٣٦٤ .

(٣) وجدير بالذكر ، أن مشروع الاتفاقية ، كان يعالج العيب الذاتي في الطائرة ، ويعتبره سبباً لمساءلة الناقل بصفة مطلقة ، ثم حذف النص ورأى المؤتمر ، ترك الأمر للقاعدة العامة التي تضمنها النص (م ٢٠ / ١) ، أي تقدير الأمر في ضوء ما إذا كان الناقل قد اتخذ التدابير الضرورية ولم يتسنى له اكتشاف العيب ، أم أنه قصر في هذا الخصوص - انظر - بيكار - سابقه

لإشارة - ص ١٥٧ - ١٥٨

قد أثبت اتخاذ التدابير السابقة ، سواء ما تعلق منها بحالة الطائرة أو ظروف الرحلة ، حتى لحظة وقوع الحادث ، أما إذا فشل في هذا الإثبات ، فإنه يكون مستولاً ، وأيضاً لا يسأل الناقل عن العيب الخفي في الطائرة ، إذا أثبت اتخاذ التدابير المعقولة ، وأثبت خفاء العيب على نحو لا يتسنى اكتشافه^(١) .

١٨٣ — ونعتقد من جانبنا ، في صحة الاتجاه الثاني ، أى أن التدابير الضرورية يجب أن تفهم على أساس معيار موضوعي^(٢) ، مبناه تقدير موقف الناقل الجوي الحريص ، متواجداً في نفس الظروف التي أحاطت بالناقل . موضع المسألة .

ويؤكد صحة هذا النظر ، أن المادة ١/٢٠ ، عندما أعطت الناقل إمكانية نفي الخطأ ، بإثبات اتخاذ التدابير الضرورية . إنما كشفت عن قصد واضح الاتفاقية ، في اعتبار التزام الناقل . التزاماً ببذل عناية ، وليس التزاماً بنتيجة ، وإذا تعاق الأمر بالتزام ببذل عناية ، فإن إثبات بذل هذه العناية يكون كافياً لنفي الخطأ ، أما القول بضرورة إثبات العناية في ضوء السبب الذي أدى إلى الحادث ، فؤداه في النهاية ، إلغاء الحكم الذي تضمنته المادة ١/٢٠ في صدرها ، لأنه لا يوجد سبب لا يمكن توقيه ، إلا الأسباب التي تدخل في عداد القوة القاهرة ، وهو ما تعرضت له الفقرة الأولى من المادة في عبارتها الأخيرة ، التي تعرضت لاستحالة اتخاذ التدابير ، فالرأى الأول ، مؤداه ، إهمال الحكم الخاص بنفي الخطأ ، وقصر الأمر على إثبات القوة

(١) رودير — سابق الإشارة — ص ٣٦٨ — وانظر في أحكام القضاء

نقض فرنسي — في ١٨ يناير ١٩٣٧ — المجلة العامة لقانون الجو — ١٩٣٧ .

ص ١٣٥ — محكمة باريس — ٢٧ يولييه ١٩٦٩ — المجلة العامة لقانون الجو —

١٩٣٩ ص ٢٢٥

(٢) الأسيرطى — سابق الإشارة — ٢٩٥

القاهرة ، والقاعدة العامة في التفسير ، تقضى بتبني التفسير الذى يعمل النص كاملا ، ولا يهمله كلية أو جزئيا .

ثانيا : القوة القاهرة

١٨٤ — لم يرد ذكر القوة القاهرة صراحة في الفقرة الأولى من المادة ٢٠ سالفة الذكر ، ومع ذلك فإن الفقه^(١) يستند إلى العبارة الأخيرة من هذه الفقرة ، للقول بوجود القوة القاهرة كسبب لدفع المسؤولية . وقد تضمنت هذه العبارة كما سبق أن أشرنا النقص على أن الناقل لا يكون مسؤولا إذا أثبت أنه كان يستحيل عليه وعلى تابعيه ، اتخاذ التدابير الضرورية لتوقي الضرر ، وما كانت هذه الاستحالة لا تتحقق إلا إزاء الحادث غير المتوقع ، وغير ممكن الدفع ، فإن الأمر يكون متعلقا في النهاية بإثبات القوة القاهرة . وتوتيا على ذلك يكون للناقل الذى يفشل في نفي الخطأ على النحو السابق ، أن يثبت أنه لم يتخذ التدابير الضرورية نظرا لاستحالة ذلك عليه وعلى تابعيه .

١٨٥ — ويلاحظ أن هناك farkا بين حالة نفي الخطأ ، وحالة إثبات القوة القاهرة : ففي الحالة الأولى ، يكون الناقل مقصرا ، إذا فشل في إثبات اتخاذ التدابير الضرورية^(٢) ، أما في الحالة الثانية ، أى إثبات القوة القاهرة ، فإن الناقل لا يمكن اعتباره متهملا أو مقصرا ، إذا لا يمكن أن ينسب للانسان

(١) أنظر ... أبو زيد رضوان — ٢٢٥ — أيضا :

Lacombe — La responsabilité du transporteur aérien pour dommages causés aux passagers et marchandises thèse de doctorat-paris — 1940 - p . 216 .

(٢) بينكار — سابق الإشارة — ص ١٥٧

إهمال في مواجهة القوة القاهرة ، التي لا قبل لأحد بمواجهتها ، فالناقل لا يكون مسئولاً ، إذا وقع الحادث نتيجة صاعقة أنت على الطائرة ، أو نتيجة عواصف مفاجئة ، أو إذا وقع الحادث نتيجة تغير مفاجيء في الضغط الجوي ، أو إثر الوفاة المفاجئة لقائد الطائرة ، كما لا يتصور مساءلة الناقل عن التأخير ، إذا نشأ عن تعذر الهبوط نتيجة إضراب العاملين في مطار الوصول^(١) ففي كافة هذه الصور ، تتحقق استحالة اتخاذ التدابير الضرورية لتوقي الضرر .

١٨٦ — ولكن هل يدخل في مفهوم القوة القاهرة ، الحوادث المفاجئة أى غير المتوقعة ، وغير الممكن دفعها ، والتي تتصل بنشاط الناقل الجوي ؟
فما الحكم لو أن الحادث نشج عن انفجار محرك الطائرة ، أو تلف إطاراتها أو عطب أجهزة الاتصال ؟

يذهب البعض^(٢) إلى التفرقة بين القوة القاهرة ، والحوادث المفاجئة ، على أساس أن الأولى يلزم أن تكون متعلقة بحوادث خارجية عن نشاط

(١) انظر في تطبيقات القضاء — نقض فرنسي (مدني) — ١٨ مارس ١٩٢٧
المجلة العامة لقانون الجو — ١٩٣٧ ص ١٩٥٢ — حيث رفضت المحكمة الاستئنافية إدانة الناقل ، حيث ثبت أن الحادث نجم عن عاصفة طرأت بعد الإقلاع .

أيضاً — استئناف تولوز في ١٣ فبراير ١٩٣٠ — مشار إليه في ليتفين —
ص ٣٥٦ أيضاً — محكمة السين التجارية — ٢٣ فبراير ١٩٥٦ — المحلة الفرنسية
لللقانون الجوي ص ٣٢٥ .

(٢) أبوزيد رضوان . ص ٣٣٧ — ٣٣٩ — أيضاً — الأسبوطي —
ص ٤٧٦ ومع ذلك فإنه يرى ، أنه في ظل اتفاقية وارسو . لا أهمية للتفرقة بين
القوة القاهرة والحوادث المفاجئة على أساس خارجية الواقعة التي سببت الحادث .

المسئول ، أما الحادث المفاجئ . فإنه يتعلق بالنشاط الداخلى للمشروع الذى يديره الشخص المسئول ، ومن ثم يتعين تحميله مغبة ما يقع من جراء الحوادث المفاجئة ، لأنها تتم عن سوء الإدارة والاهمال .

١٨٧ - ونعتقد مع الراى الراجح ^(١) ، أن هذه التفرقة لا أساس لها ، فارجع الأمر دوماً ، هو النظر فى الحادث الذى أفضى إلى الضرر ، وهل كان متوقعا ويمكننا دفعه أم لا ؛ لحتى إذا تعلق الأمر بانفجار محرك الطائرة ، أو تلف إطاراتها أو أجهزتها ، فإن القول بمسائلة الناقل بصفة مطلقة ليس صحيحا ، إذ يتعين النظر فيما إذا كان هذا الانفجار أو هذا التلف يرجع إلى تقصير الناقل ، أم أن هذا الانفجار أو التلف لم يكن متوقعا ، ولم يكن يمكننا دفعه ، فيدخل فى مفهوم القوة القاهرة ؛ فانفجار المحرك نتيجة وضع قنبلة بواسطة الغير أو نتيجة عيب فى التصنيع ، يدخل فى مفهوم القوة القاهرة . التى تشمل الحوادث غير المتوقعة ، وغير ممكنة الدفع ، سواء كانت من فعل الطبيعة أو فعل الإنسان ^(٢) .

وغنى عن البيان ، أنه يلزم بالنسبة لفعل الغير ، لىكى يدخل فى مفهوم القوة القاهرة ، أن يكون مستجمعا لشرطى عدم التوقع ^(٣) ، وعدم إمكانية

(١) انظر - أستاذنا الدكتور محمود جمال الدين زكى - مصادر الالتزام -

ج ١ ص ٣٥٤ هامش ١٠

(٢) وقد قضى بعدم مسئولية الناقل عن ضياع معطيات أحد الركاب الذى كان يعلق معطاه بجوار كرة الطائرة ، التى تبعد عن مكان فتحها دون تدخل من الراكب نفسه أو أى راكب آخر - استئناف بوجا بست - ٢ أبريل ١٩٣٦ - مشار إليه فى مؤلف ليتفين - ص ٢٥٦ .

(٣) ويلاحظ ، كما سبق أن أشرنا ، أن الناقل الفعل وتابعيه ، تعتبر أفعالهم منسوبة إلى الناقل المتعاقد .

الدفع فضلاً عن أن وصف الغير لا ينطبق على أفراد الطاقم والعاملين التابعين للناقل الجوي ، في حين أنه ينطبق على موظفي المطار والجمارك ، لأنهم لا يرتبطون بالناقل برابطة التبعية .

ثالثاً : خطأ المضرور

١٨٨ - أشرنا فيما سبق إلى نص المادة ٢١ من اتفاقية وارسو التي عالجت خطأ المضرور ، باعتباره أحد الأسباب التي يمكن للناقل الاستناد إليها دفاعاً لمسؤوليته . وعلى عكس نص الخطأ أو القوة القاهرة ، لم تضع الاتفاقية قاعدة مبدئية ، إنما اقتضت على الإحالة على القانون الوطني واجب التطبيق حسب قواعد تنازع القوانين . وعلة ذلك أن المؤتمرين لم يتمكنوا من التوفيق ، بين الاتجاهات المتباينة ، والتي تختلف من دولة لأخرى ، بالنسبة لآثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل الجوي (١) . وحسب الاختلاف ، تركت الاتفاقية الأمر للتشريعات الوطنية التي تنطبق في كل حالة . حسبها نقضت به قواعد تنازع القوانين .

١٨٩ - - وبالنسبة للقانون المصري ، فإن خطأ المضرور يعد سبباً أجنبياً . يقطع علاقة السببية ، بين خطأ الناقل والضرر ، وذلك تطبيقاً لنص المادة ١٦٥ من القانون المدني الذي يبين تطبيقه نظراً لعدم وجود قواعد خاصة به بعد النقل الجوي .

(١) انظر - د بورسيليه - ص ٥٩ حيث يشير إلى أن القضاء الإنجليزى ، لا يعنى الناقل من المسؤولية ، إلا إذا كان المضرور قد انفرد بمسلكه في تسبب الحادث ، أما في حالة الخطأ المشترك ، فيكون الناقل مسئولاً مسئولية مخففة ، في حين أن القضاء الأمريكى ، لا يسأل الناقل ، إذا ثبت وجود خطأ من جانب المضرور - أما في فرنسا فالقضاء يطبق قواعد استغراق الخطأ في العلاقة بين خطأ الناقل وخطأ المضرور

فيعتبر سلوك المضرور خطأً ، إذا خرج الراكب في تصرفاته عن مسلك الراكب العادي ، وبشرط أن يكون مسلك الراكب هو السبب في وقوع الحادث . ولعل أبرز صور هذا الخطأ امتحار الراكب بإلقاء نفسه من الطائرة ، ففي هذه الحالة لا يمكن مساءلة الناقل ، إذا أثبت أن باب الطائرة كان محكم الإغلاق ، أما في حالة الخطأ المشترك ، فإن القاضي يمكنه إنقاص التعويض أو رفضه كلية ، حسب تقدير دور كل من الناقل والمضرور في إحداث الضرر^(١) .

أسباب دفع المسؤولية في ظل اتفاقية مونتريال (٤ مايو ١٩٦٦) .

١٩٠ - كان عدم رضا الولايات المتحدة الأمريكية ، عن اتفاقية وارسو ، خاصة فيما يتعلق بإعطاء الناقل إمكانية دفع مستوائته ، وضالة مبالغ التعويض ، سبباً في تهديد هذه الدولة بالانسحاب من الاتفاقية^(٢) ، مما دفع الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) ، ومنظمة الطيران المدني الدولية (الإيكاو) إلى السعي لإبرام اتفاقية مؤقتة بين مؤسسات وشركات الطيران تحقق بها ترضية لحكومة الولايات المتحدة الأمريكية ، حتى تظل عضواً

(١) انظر في تطبيقات القضاء الفرنسي - محكمة باريس الابتدائية - ٢٧ يولية ١٩٦٩ - المجلة الفرنسية للقانون الجوي ١٩٦٩ - ص ٣٢٥ - حيث قام الراكب بفتح باب الطائرة عنوة ، وألقى بنفسه في الفضاء ، فرفضت المحكمة إدانة الناقل الذي أثبت أن الباب كان محكم الإغلاق .

أيضاً استئناف باريس - ١٥ أكتوبر ١٩٧١ - المجلة الفرنسية للقانون الجوي ١٩٧٢ ص ٦٠ .

(٢) انظر: Smirnoff - La crise de la convention de Varsovie

المجلة الفرنسية للقانون الجوي - ١٩٦٧ - ص ٢٥٩

أيضاً ، ليتفين ، - سابق الإشارة - ص ٢١٢ .

في اتفاقية وارسو ، مما يسهم في استمرار حركة التوحيد الدولي لقواعد القانون الجوي .

وقد تمخضت هذه الجهود ، عن اتفاقية مونتريال التي تربط بين الشركات والمؤسسات لا بين الدول . وتقديراً للضرورة بقدرها ، فإن الاتفاقية لم تخرج على أحكام اتفاقية وارسو ، إلا بالنسبة للنقل الجوي الدولي . الذي يمس أرض الولايات المتحدة الأمريكية ، سواء كانت نقطة القيام من هذه الدولة ، أو كانت تقع عليها نقطة الوصول ، أو كانت هذه الدواة تمثل محطة هبوط لرحلة لا تبدأ منها ولا تنتهي إليها .

إذا تحقق ذلك ، فإن الشركات الموقعة على هذه الاتفاقية ، تلتزم أن تضمن ما تبرمه من عقود نقل جوي ، على أرض الولايات المتحدة الأمريكية على النحو السابق ، شرطاً مؤداة أن الناقل لا يستطيع الاستناد إلى المادة ٢٠/١ ، من اتفاقية وارسو ومؤدى ذلك أن مسؤولية الناقل الجوي ، تصبح مسئولية موضوعية مبناها فكرة تحمل الخطر ، وليس الخطأ ، فلا يكون بوسع الناقل إثبات اتخاذ التدابير المعقولة ، أو إثبات القوة القاهرة .

ولا يبقى أمامه سوى وسيلة واحدة ، هي إثبات خطأ المضرور ، ويقتصر أمر هذا التعديل على ما يلحق المسافر سواء بالوفاة أو بأي أذى بدني آخر . أما المسؤولية عن التأخير فتظل محكومة باتفاقية وارسو كما سبق أن عرضناها .

وجدير بالذكر أنه لا أهمية لجنسية المضرور ، فسيان أن يكون أمريكياً أو غير أمريكي ، مادام يستقل طائرة تابعة لشركة موقعة على اتفاقية مونتريال ، وتعلقت الرحلة بأرض الولايات المتحدة الأمريكية على النحو

السابق والواقع أن عدم أهمية الجلسة ، قاعدة قانونية ، لا تنفي أن الواقع يؤدي في غالب الأحوال ومن الناحية العلمية ، إلى استفادة الأمريكيين ، مما يجعل قول الأستاذ «رودير» معبراً عن الواقع ، عندما يقرر : «أن الرأس الأمريكية تكلف غالباً» (١) .

وسائل رفع المسؤولية في ظل اتفاقية جواتيمالا - ستي : (٨ مارس ١٩٧١)

١٩١ - لم تكن اتفاقية مونتريال ، الا ترصية مؤقتة للولايات المتحدة الأمريكية ، فقد واصلت المنظمة الدولية للطيران المدني جهودها ، حتى انتهت إلى بروتوكول جواتيمالا - ستي ، الذي عدل تعديلاً أساسياً في أحكام اتفاقية وارسو الخاصة بنقل الأشخاص وأمتعتهم .

وجدير بالذكر أن هذا البروتوكول معد لكي يربط بين الدول ، التي توقع عليه . وليس بين الشركات كما هو الحال في اتفاقية مونتريال ، وعلى أي حال ، فإن هذا البروتوكول ، لم يدخل بعد حين التنفيذ .

١٩٢ - وطبقاً لأحكام هذا البروتوكول ، يسأل الناقل عن الأضرار المترتبة على وفاة الراكب أو عن أي أذى بدني يلحقه ، وتوافر هذه المسؤولية ، بمجرد أن الواقعة التي سببت الضرر ، وقعت على متن الطائرة ، أو أثناء عمليات النزول أو الصعود ، ودون حاجة لأي شرط آخر (٢) .

(١) رودير سابق الإشارة - ص ١٢٩ ، حيث يقرر بالنسبة لاتفاقية

مونتريال

« Il ne s'agissait pas en droit d'un accord relevant le prin
de la tête d'Américain, mais en fait il s'agissait de cela » .

وجدير بالذكر أن الطيران العربية قد وقعت على هذه الاتفاقية .

انظر في نقد هذه الاتفاقية - د ليتفين - سابق الإشارة - ص ٢١٣

(٢) ١٧ م

فالمسئولية ترتكز على فكرة تحمل التبعة ولا حاجة لإثبات خطأ الناقل ، كما أن الناقل لم يعد باستطاعته دفع مسئوليته إلا إذا أثبت أن الوفاة نتجت عن سوء الحالة الصحية للراكب ، وواضح أن هذا السبب يقتصر على حالة الوفاة .

ولا يجوز للناقل الاستناد إليه لدفع مسئوليته في حالة الإصابة أو أى أذى بدنى آخر . كما يمكن للناقل الاستناد إلى خطأ المضرور .

ويسأل الناقل عن ضمان الأمتعة مسئولية تقوم أيضاً على فكرة تحمل التبعة ، فلا يمكنه دفع مسئوليته استناداً إلى أى سبب حتى ولو كان قوة قاهرة .

أما المسئولية عن التأخير ، فلم تعرض لها اتفاقية جواتيمالا - سى .
فهي تخضع لأحكام اتفاقية وارسو ، وترتبطاً على ذلك ، يكون للناقل رفع مسئوليته استناداً إلى نص المادة ٢٠ / ١ ، سالفة الذكر .

الطابع الأمر لاحكام اتفاقية وارسو :

١٩٣ - حظرت الاتفاقية ^(١) ، أن يتضمن عقد النقل الخاضع لها ، أى شروط تعفى الناقل من المسئولية ، أو يحددها ، على نحو يخالف أحكام الاتفاقية ، وتبطل الشروط المخالفة ، التى قد تتضمنها عقود النقل ، وترتبطاً على ذلك ، فإن الشروط الدارجة ، التى تعرف بشروط الاياتا ، ، والتى تنص على عدم مسئولية الناقل عن الأضرار الناجمة عن التأخير تكون باطلة ، ولا أثر لها ^(٢) .

ولكن يجدر التنويه ، بأن الإعلان ينصرف إلى الشروط ، التى تتضمنها

(١) م ٢٢ ، وانظر أيضاً المادة ٣٢ .

(٢) الأسيوطى - سابق الإشارة - ص ٣٢٨ .

بحقوق النقل قبل وقوع الحادث ، أما الاتفاق الودي بين الناقل والمسافر بعد وقوع الضرر فلا يطل ، لأن مثل هذا الاتفاق لا يعد داخلا في زمرة شروط الإعفاء من المسؤولية ، التي تحظرها الاتفاقية خشية استغلال شركات الطيران لمركزها الاقتصادي وفرض شروطها التصفية على الركاب .

الفرع الثالث

دعوى المسؤولية

تقسيم :

١٩٤ - لم تعالج اتفاقية وارسو ، معالجة شاملة ، كل المشاكل التي تثيرها دعوى المسؤولية ؛ فاقصرت على وضع بعض الأحكام الخاصة بتحديد شخص المدعى عليه ، وتحديد المحكمة المختصة ، كما عالجت سقوط الدعوى . وأحالت الاتفاقية بالنسبة لإجراءات الدعوى على قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع .

ونعالج فيما يلي ، تحديد أطراف الدعوى ، ثم تحديد المحكمة المختصة ، لننتهي إلى معالجة موضوع سقوط دعوى المسؤولية .

أولا - أطراف دعوى المسؤولية .

المدعى :

١٩٥ - لا صعوبة في تحديد المدعى ، في حالة الإصابة أو ضياع الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب في حيازته ، أو في حالة التأخير ، فالراكب الذي لحقه الضرر هو الذي يحتل مركز المدعى . ولكن تثار الصعوبة في حالة الوفاة ، إذ لم تعرض الاتفاقية ، لتحديد الأشخاص الذين يكون لهم دفع (١٠ - القانون الجوي)

الدعوى من بين ورثة الراكب المتوفى . لذلك فإننا نرجح الرأى . القائل
بالاحتكام إلى قانون المحكمة التى ترفع أمامها الدعوى ، إذ أحالت إليه نصوص
الاتفاقية فيما يتعلق بإجراءات الدعوى ، مما يفصح عن الاتجاه إلى جعله
القانون العام ، الذى يتم الاتجاه إليه ، فى كل ما لم تعالجه للتصوص^(١) .

المسمى عليه :

١٩٦ - ترفع دعوى للمسئولية على الناقل ، ولكن على أى ناقل ترفع
فى حالة النقل المتتابع ، الذى يتولاه أكثر من ناقل ؟

عالجت الاتفاقية هذه الحالة^(٢) ، فنصت على أن للراكب الحق فى مقاضاة
الناقل الذى وقع الحادث فى المرحلة التى باشـر تنفيذها ، فضلاً عن حقه
فى مقاضاة الناقل الأول^(٣) ، عن كل ما يقع خلال الرحلة بأكملها وذلك إذا
تضمن العقد شـراً صريحاً ، يقضى بضمان هذا الناقل مسئولية تنفيذ عملية
النقل كاملة .

أما فى حالة وجود ناقل متعاقد وناقل فعلى ، فإن الراكب يستطيع
مقاضاة الناقل الفعلى ، عما حدث أثناء النقل الذى تولاه ، كما يستطيع مقاضاة
الناقل المتعاقد عما يحدث أثناء الرحلة بأكملها ، أى حتى عما يقع من أضرار
فى النقل الذى يباشره الناقل الفعلى^(٤) .

(١) بورسييه — سابق الإشارة — ص ١٩٨ — انظر خلاف هذا الرأى :
أبو زيد ودوان — سابق الإشارة — ص ٣٧٤ — حيث يذهب إلى تطبيق قانون
الأحوال الشخصية للراكب المتوفى .

(٢) م ١/٣٠

(٣) م ٢/٣٠

(٤) م ٧ ، من اتفاقية جرادا لاجرا .

ثانياً .. المحكمة المختصة

١٩٧ - نصت المادة ٢٨ من اتفاقية وارسو ، على أن دعوى المسؤولية يجب أن ترفع في إحدى الدول الموقعة على الاتفاقية ، سواء أمام محكمة موصى النافذ : أو المحكمة التي يقع في دائرتها مركزه الرئيسي ؛ أو المحكمة التي تقع في دائرتها المنشأة التي تولت إبرام العقد ، أو محكمة الوصول ، ويكون الاختيار بين هذه المحاكم للدعى

وقد روعي في عدد المحاكم المختصة على هذا النحو ، تفسير التقاضي على المصروف الذي يمكنه الاتجاه إلى أى من المحاكم السابقة هذا فضلاً عن المحكمة التي يوجد في دائرتها مؤسسة ملوكة للناقل . والتي يوجد فيها أيضاً موطن الراكب أو محل إقامته الدائمة . وهي المحكمة التي أصاقتها اتفاقية جواتيمالا - سيني والى لم يدخل حيز التنفيذ بعد^(١)

ثالثاً - سقوط دعوى المسؤولية

١٩٨ - نصت المادة ١٢٩ ، على أن دعوى المسؤولية . يجب أن ترفع خلال عامين من تاريخ وصول الطائرة أو التارب الذي كان يجب أن تصل فيه أو من تاريخ توقف النقل وينتج عن عدم إعادة هذا الميعاد . سقوط دعوى المسؤولية أما كيفية احساب هذه المدة فقد أحالت الاتفاقية بشأنه . إلى قانون المحكمة التي ترفع أمامها الدعوى

وقد ثار تساؤل عن طبيعة هذه المدة ، فذهب البعض إلى أنها بصدده مدة تقادم prescription . لأن القاعدة العامة ، في دعوى النقل البرى والبحرى أنها تقادم ولا تسقط هذا فضلاً عن إحالة النص على قانون المحكمة التي رفع أمامها الدعوى . يعنى الاحتكام إلى هذا القانون لتحديد آثار الوقف والانتقطاع وهي 'مور لا نمر صر إلا بالنسبة لمدة التقادم'^(٢) وعلى العكس

(١) اتفاقية جواتيمالا - سيني

(٢) الإحصاء - ص ٩٥

ذهب الرأي الرابع^(١) - وعق - إلى أنها تصدر مدة سقوط نقد
ورد النص مستخدماً لفظ السقوط Dechéance . وأمام صراحة النص لا محل
لاجتهاد ، أما الإحالة على قانون المحكمة ، فقصور على كفية احتساب المدة ،
أي بداية سريانها وانتهائها ، أما القول بأن المقصود بالإحالة ، تحديد آثار
الوقت والاتقطاع ، فهو من قبيل المصادرة على المطلوب لأن هذا القول ،
لا يقبل أساساً ، إلا بعد الانتهاء من تحديد طبيعة المدة والاتفاق على أنها مدة
تقادم ، وهو الأمر الذي يدور حوله الاختلاف .

الفرع الرابع

القواعد الخاصة بالتعويض

وضع حد أقصى للتعويض :

١٩٩ - مراعاة لمصلحة المضرور ، أقامت اتفاقية وارسو - كما سبق أن
رأينا مسئولية الناقل على خطأ مفترض ألقت عليه عبء إثبات نفيه ،
وتحقيقاً للتوازن ، وضعت حداً أقصى للتعويض الذي قد يقضى به على الناقل ،
وذلك حتى لا تعوق حركة الطيران ، ولا تعرقل أنشطة الشركات والمؤسسات
التي قد تتعرض للإفلاس إذا ترك أمر التعويض مطلقاً . وجدير بالذكر ،
أن الحد الأقصى الذي تضمنته الاتفاقية ، لا يعني تعويضاً جزائياً ، يدفع
للضرور أو ورثته ، وإنما هو حد أقصى لا يجوز تجاوزه ولكن يمكن أن
يقضى بأقل منه ، إذا كان الضرر لا يرقى إلى الحد الذي يستأهل الحكم بالحد
الأقصى ، وتظهر قيمة هذا الحد بالنسبة للناقل في حالة الأضرار التي تتجاوز
هذا الحد ، فهنا لن يستطيع القاضى رغم ذلك تجاوز الحد الأقصى المنصوص

(١) روى - لا كور - سابق الإشارة - ٢٨٠ - لجوان - ص ٥٥٨ -

أبو زيد رضوان ص ٣٨١ - بورسيليه - ص ٢١٩ -

عليه في الاتفاقية ، وهذه الفائدة التي يجنيها الناقل ، تقابل المسؤولية المشددة التي يحملها والتي تعني الضرور من عبء إثبات الخطأ كما رأينا .

٢٠٠ - وقد تصاعد الحد الأقصى بصفة مستمرة ، فبينما حددته اتفاقية وارسو عام ١٩٢٩ بمبلغ ١٢٥٠٠٠^(١) فرنك فرنسي لكل راكب ، عما يلحقه من وفاة أو إصابة ، ومبلغ ٥٠٠٠^(٢) فرنك فرنسي عن فقد أو تلف الأشياء التي يحتفظ بها الراكب في مخزونه ؛ نجد تعديل لاهاي عام ١٩٥٥ ، يرفع الحد الأقصى في حالة الوفاة أو الإصابة إلى الضعف أي ٢٥٠٠٠^(٣) فرنك فرنسي ، بينما ظل الحد الأقصى بالنسبة للأشياء الشخصية دون تعديل .

ونتيجة لموقف الولايات المتحدة الأمريكية ، وتهديدها بالانسحاب ، احتجاجاً على ضالة التعويضات ، ثم إبرام اتفاقية ، ووتريال عام ١٩٦٦ ، وقعت عليه شركات الطيران في العديد من الدول ، وقد رفع الحد الأقصى للتعويض في حالة الوفاة أو الإصابة إلى ٧٥٠٠٠٠ دولار^(٤) ، وسيرتفع هذا الحد مع سريان اتفاقية جواتيمالا - سبتي إلى ما يون ونصف فرنك^(٥) فرنسي في حالة الوفاة أو الإصابة ، وإلى مبلغ ٦٢٥٠٠ فرنك عن التأخير^(٦) لكل راكب .

ويرجع هذا التزايد المستمر ، إلى تناوّل مخاطر الطيران مع تقدم الصناعة واستخدام الأجهزة الفنية التي تؤمن إلى حد كبير سلامة الطائرة أثناء رحلاتها ،

(١) م ٢٢ / ١

(٢) م ٢٢ / ٣

(٣) م ١١ من تعديل لاهاي .

(٤) م ١ من الاتفاقية .

(٥) م ٨ / ١

(٦) م ٨ / ب

هذا فضلاً عن انخفاض قيمة القود مع ارتفاع الأسعار^(١) . ولكن هل تسرى هذه الحدود بصفة مطلقة وفي جميع الأحوال ؟ ينقلنا هذا التساؤل إلى دراسة حالات المسؤولية المطلقة ، التي لا تتحدد فيها مسؤولية الناقل بهذه الحدود العليا .

حالات المسؤولية المطلقة :

٢٠١ - تشمل هذه الحالات ما يلي :

أولاً - النقل غير المصحوب بتسليم تذكرة السفر للراكب :

طبقاً لنص المادة ٣ ٢ ، من اتفاقية وارسو ، لا يستفيد الناقل من تحديد مسؤوليته على النحو السابق ذكره ، إذا قبل نقل الراكب دون إصدار تذكرة نقل مشتملة على البيانات التي استلزمها الاتفاقية . فالناقل الذي يخل بالتزاماته ، لا يحق له الاستفادة من نصوص الاتفاقية المحددة لمسؤوليته . وقد سبق أن عرضنا البيانات تذكرة النقل وما طرأ عليها من تعديل بمقتضى بروتوكول لاهاي عام ١٩٥٥ .

ثانياً - ارتكاب الناقل أو تابعيه لغش أو خطأ معادل للغش :

٢٠٢ - نصت المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو ، على حرمان الناقل من التمسك بالحدود القصوى سالفة الذكر ، وذلك إذا كان الضرر الذي لحق الراكب ، قد نتج عن غش أو خطأ مناظر للغش ، طبقاً لقانون المحكمة التي ترفع الدعوى أمامها ، أو إذا كان هذا أو ذاك قد صدر من تابعي الناقل أثناء تأديتهم لأعمال وظائفهم .

وقد نجم عن الإحالة إلى القوانين الوطنية ، اختلاف شديد في أحكام القضاء في الدول المختلفة ، وذلك لعدم الاتفاق على تحديد معنى الغش والخطأ

(١) مجموعته - ص ٤٩ - ليوان - سابق الإشارة - ص ٥١ .

في مؤتمر لاهاي عام ١٩٥٥ . وبمقتضى هذا التعديل ، أصبح غير جائز للناقل ، الاستناد إلى تحديد مسؤوليته ، إذا نتج الضرر عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه ، بقصد إحداث الضرر أو إذا اقترن هذا الفعل أو الامتناع ، بإدراك احتمال وقوع الضرر (٢) .

(١) وقد برز هذا الاختلاف ، نظراً لعدم وجود فكرة الخطأ الجسيم المعروفة في دول القانون اللاتيني ، في القوانين الأنجلوسكسونية ، والتي تسود فيها فكرة أخرى تجمع بين الغش ، أى تعمد إحداث الضرر ، وبين إدراك احتمال وقوعه وعدم الاكتراث بذلك وهي فكرة لا تتطابق وفكرة الخطأ الجسيم وتعرف هذه الفكرة في القانون الأنجلوسكسوني بفكرة ، السلوك المنحرف غير المقتدر .
Wilful misconduct,

انظر في عرض هذه الفكرة :

Drion (H.) Limitation of Liabilities in international Air law
— 1954 — p. 195 —

وانظر عرض الاختلاف في التفسير - بوسيليه - ص ١٠٠ وما بعدها .

(٢) - انظر رودير - سابق الإشارة - ص ٢٧٢ .

وانظر في تطبيقات القضاء :

محكمة مدغشقر تاريخ ١٠ أغسطس ١٩٦٧ - مشار إليه في المؤلف السابق ص ٣٧٢ هامش ٢٠ ، حيث قضت المحكمة بأن الناقل يجوز له التفكير بالحدود العليا ، إذا ظل سبب الحادث مجهولاً - وفي الاتجاه نفسه نقض بمصرى في ٢٧ أبريل ١٩٦٧ - المجموعة ١٩٦٧ عام ١٨ ص ٨٩٦ - انظر أيضاً محكمة باريس في ٨ يناير ١٩٧١ - المجلة الفرنسية للقانون الجوي ١٨٧١ ص ١٧٦ حيث اعتبر الناقل مسئولاً مطلقة ، إذا واصل قائد الطائرة طيرانه رغم سوء الأحوال الجوية - أيضاً نقض فرنسا في ٤ مارس ١٩٦٤ - المجلة الفرنسية للقانون الجوي - ١٩٦٤ ص ٢٩٩ حيث اعتبر الناقل مسئولاً مطلقة إذا تم الإقلاع دون الاستمارة بالأجهزة الفنية اللازمة لتحديد ملامة أو عدم ملامة الأحوال الجوية .

وبهذا التعديل ، تم حسم الاختلاف ، إذ تعرضت الاتفاقية مباشرة لتحديد معنى الغش والخطأ ، وعدلت عن الإحالة على القوانين الوطنية .

المبحث الثاني

عقد نقل البضائع

تقسيم :

٢٠٣ - تناول دراسة عقد نقل البضائع ، بادئين بتكوين العقد وإثباته ، ثم تنتقل لتحديد آثاره ، لتنتهي إلى دراسة مسئولية الناقل الجوي .

المطلب الأول

تكوين عقد النقل وإثباته

تكوين العقد :

٢٠٤ - تعتبر عملية النقل من مكان إلى مكان ، هي جوهر عقد النقل سواء تعلق الأمر بنقل الأشخاص أو البضائع . وكما هو شأن عقد نقل الأشخاص ، يسم عقد نقل البضائع بالطابع الرضائي ، فيسكنى لانعقاده بمجرد التراضي بين مرسل البضاعة والناقل ، ولا يلزم لانعقاد العقد أن يتم تقديم البضاعة للناقل ، إذ يعد هذا التقديم التزاماً على عاتق المرسل ، لكي يتسنى للناقل تنفيذ التزامه بنقل البضاعة^(١) .

وقد أبردت اتفاقية وارسو ، الطابع الرضائي لعقد النقل ، عندما نصت على أن تحرير خطاب نقل البضائع أو عدم تحريره ، لا شأن له بوجود أو صيغة عقد النقل^(٢) .

٢٠٥ - ولا يشير تكوين العقد بمسألة ، إلا بالنسبة لالتزام الناقل بقبول النقل ، وذلك باعتبار الناقل صاحب إيجاب عام ودائم ، وقد سبق أن

(١) شوفر - سابق الإشارة - ص ١٢٦ - ١٢٧ .

(٢) ٢٢ / ٢ من اتفاقية وارسو .

ناقشنا هذه المشكلة ، عند دراسة عقد نقل الأشخاص ، و انتهينا إلى التفرقة بين الناقل المنتظم وغير المنتظم ، فالأول لا يجوز له رفض التعاقد إلا لمبررات معقولة ، أما الثاني فيستع بسلسلة تحكيمية بشأن قبوله أو رفض التعاقد . ونرى هذه التفرقة بشأن نقل البضائع ، مربطاً بشأن نقل الأشخاص ، مع مراعاة أن الناقل دائماً رفض قبول التعاقد ، إذا تعلق الأمر بنقل بضائع تمثل خطراً على سلامة الطائرة أو ركابها ، أو بضائع تحتاج إلى عناية خاصة ، لا تتوفر وسائلها لدى الناقل (١) .

إثبات عقد نقل البضائع :

(١) خطاب نقل البضائع *lettre de transport aérien* :

٢٠٦ — نظمت اتفاقية وارسو ، القواعد الخاصة بمستندات النقل ، فنصت على أن الناقل الحق في مطالبة المرسل بتحرير خطاب النقل الجوي ، كما جعلت قبول هذا الخطاب المحرر بمعرفة المرسل التزاماً على طاق الناقل (٢) واستلزمت المادة الثامنة من الاتفاقية أن يتضمن خطاب النقل بيانات عديدة ، ثم اختصارها في تعديل لاهاي عام ١٩٥٥ ، حيث اقتصر على ثلاثة بيانات :

١ — مكان الإقلاع ومكان الوصول .

٢ — بيان مكان هبوط الطائرة في دولة أجنبية إذا كانت نقطة القيام والوصول تقعان في دولة واحدة

(١) انظر المادة ٥ / ١ من شروط الإيانات ، حيث تنص على حق الناقل في رفض نقل البضائع التي يمثل هبطاً خطراً ، بالنسبة للطائرة أو الركاب أو بالنسبة للبضائع الأخرى .

(٢) م ١ / ٥ من اتفاقية وارسو .

١٠ - يجب إعداد نسخ من خطاب الناقل (٩) الخاصة بتحديد مسؤولية الناقل (٩) .

ويجب أن يتم تحرير هذا الخطاب بواسطة المرسل (١٠) ، من نسخ ثلاث أصليتين الأولى للناقل وموقع عليها من المرسل ، والثانية للمرسل إليه وموقع عليها من الناقل والمرسل وترفق هذه النسخة بالبضاعة ، والثالثة موقع عليها من الناقل وتسلم للمرسل عند قبول البضاعة بواسطة الناقل تمهيداً لنقلها (١١) .

ويجب أن يقدم المرسل للناقل ، المعلومات والمستندات الواجب إرفاقها بخطاب النقل الجوى ، لإنهاء الإجراءات الجمركية (١٢) .

٢٠٧ - وقد رتب اتفاقية وارسو على قبول الناقل للبضاعة ، دون خطاب النقل الجوى أو دون تضمنه البيانات المطلوبة ، رتب على ذلك ، حرمان الناقل من التمسك بأحكام الاتفاقية ، التي تستبعد المسؤولية أو تحددها (١٣) . ولكن لا يترتب على عدم تحرير الخطاب ، أى أثر فيما يتعلق بوجود عقد النقل أو صحته .

(ب) القيمة القانونية لخطاب النقل الجوى :

٢٠٨ - طبقاً لنص المادة ١/١١ . يعتبر خطاب النقل الجوى قرينة على إبرام عقد النقل وما تضمنه من شروط ، كما يعتبر قرينة على استلام الناقل للبضاعة ، والقرينة بسيطة ، يمكن إثبات عكسها ، وتمتد القرينة إلى بيانات خطاب النقل ، الخاصة بوزن أو حجم البضاعة أو عددها ، أما البيانات

(١) م ٨ معدلة في لاهاي عام ١٩٥٥ .

(٢) ويمكن أن يتولى الناقل الجوى تحرير الخطاب بناء على طلب المرسل وذلك ما تسمح به المادة ٦ / ٥ من اتفاقية وارسو .

(٣) م ٢ / ٦ من اتفاقية وارسو .

(٤) م ١ / ١٦ من اتفاقية وارسو .

(٥) م ٩ .

الخاصة بالكمية أو حالة البضاعة فلا يحتاج بها على الناقل ، إلا إذا أقر بصحتها
بعد الفحص ، وأثبت إقراره على خطاب النقل .

٢٠٩ - ولكن هل يعتبر خطاب النقل الجوي ، ممثلاً للبضاعة ،
بحيث يكون التصرف في هذا الخطاب ، تصرفاً في البضاعة ذاتها ؟

يمكن القول بأن خطاب النقل الجوي يقوم بهذه الوظيفة ، وذلك
استناداً إلى نص المادة الثانية من اتفاقية وارسو ، والتي يتضح من صياغتها
إمكان صدور خطاب النقل دون تعيين المرسل إليه ، أى صدور الخطاب
للحامل أو الأمر^(١) إذ مودى ذلك ، إمكان تسليم أو تظهير الخطاب
لشخص يصبح حائزاً للبضاعة بحيازته لهذا الخطاب ، ويدعم هذا الاتجاه ،
أن تعديل لاهاي عام ١٩٥٥ ، أضاف فقرة ثالثة إلى المادة ١٥ من اتفاقية
وارسو ، بمقتضاها ، يجوز تحرير خطاب النقل الجوي بصورة تجعله قابلاً
للتداول ، ورغم ما سبق ، فإن رأى الراجح^(٢) ، يذهب إلى أن خطاب
النقل الجوي . لا يعتبر ممثلاً للبضاعة ، نظراً لأن سرعة إتمام عمليات النقل
الجوي ، لا تسمح بوجود مبررات لإضفاء الصفة التمثيلية على هذا الخطاب
فإن النقل يتم في ساعات ، مما لا يتصور معه ، ظهور الحاجة إلى التصرف
في البضاعة أثناء نقلها ، هذه الحاجة التي بررت إسباغ الصفة التمثيلية على سند
الشحن البحري ، نظراً لطول المدة التي قد تستغرقها الرحلات البحرية .

(١) كانت الاتفاقية تستلزم بيان اسم وموطن المرسل إليه ، إذا كان هناك
مرسل إليه *S'il y a lieu* . وهو ما يسمح بتصوير عدم وجود مرسل إليه ، أى
أن يكون الخطاب للأمر أو الحامل .

(٢) شوفو - ص ١٢٢ - رودير - ص ١٦٥ - ليتفين - ص ٢٣٩ - بيكار
ص ١٢٤ - الأسويوطي - ص ٢١٩

لذلك فإن شروط « الاياتا » ، لا تسمح بإصدار خطاب النقل قابلاً للتداول ،
فلا بد طبقاً لهذه الشروط من صدوره إسمياً^(١) .

المطلب الثاني

آثار عقد نقل البضائع

تقسيم :

٢١٠ - لتحديد آثار عقد نقل البضائع ، يلزم أن نميز بين مركز
المرسل من جهة ، ومركز الناقل من جهة أخرى ، فكلاهما تتولد له حقوق ،
وتقبل كاهله التزامات ، هذا فضلاً عن تحديد مركز المرسل إليه الذي وإن
لم يشارك في إبرام العقد ، إلا أن له حقوقاً ، وعليه التزامات تنشأ عن
تعيينه كمرسل إليه ، عند إبرام العقد .

أولاً - مركز المرسل :

(١) حقوقه :

٢١١ - يهدف المرسل من إبرام العقد ، إلى نقل البضاعة ، ويمثل هذا
النقل ، حقاً له بعد إبرام العقد ، وتستبين حدود هذا الحق على نحو أكثر
وضوحاً عند دراسة التزام الناقل بنقل البضاعة .

ويمتنع المرسل بالحق في توجيه البضاعة طالما أنها لم تبلغ مكان
الوصول ، فيسكون للمرسل - طبقاً لاتفاقية وارسو^(٢) - الحق في سحب
البضاعة وإعادتها إلى مكان القيام ، كما يكون له حق إيقافها في الطريق عند
هبوط الطائرة ، كما يكون له الحق في تغيير شخص المرسل إليه .

(١) م ٨ / ١ من شروط « الاياتا » ، والتي تستلزم أن يتم تسليم البضاعة للمرسل
إليه المحدد في خطاب النقل الجوي .

(٢) م ٢ / ١ من اتفاقية وارسو .

ولكن يجب على المرسل الإبقاء من حقوقه السابقة . على نحو بعض الناقل أو مرسل البضائع الآخرين . فضلاً عن التزامه بالمصاريف التي تكبدها الناقل ، من جراء تنفيذ تعليمات المرسل . أما إذا استحال على الناقل ، تنفيذ هذه التعليمات ، فعليه أن يحظر المرسل بذلك ، ويتهى حق المرسل في توجيه البضاعة . يبلوغها مكان الوصول ، حيث يصبح حق التوجيه للمرسل إليه^(١)

(ب) التزامات المرسل

٣١٢ - يمثل الالتزام بدفع الأجرة ، التزاماً رئيسياً على عاتق المرسل ، والأصل أن تتحدد الأجرة بالاتفاق الحريين المرسل والناقل ولكن هذا لا يحدث في الواقع . إذ تتحدد الأجرة عابراً للتعريفات التي يضعها الاتحاد الدولي للناقل الجوي (إياتا) .

وتشمل الأجرة تكاليف حماية النفل من مكان القيام إلى مكان الوصول ، أما المصاريف التي قد يتكبدها الناقل لتسليم البضاعة إلى المرسل إليه فإن مرجع الأمر بالنسبة لها ، إذصوص العقد ، وإلا فإن المصاريف التي يدفعها الناقل لتسليم البضاعة إلى المرسل إليه في المكان المحدد في العقد تعتبر متضمنة في الأجرة^(٢) .

أما النفقات الأخرى ، التي قد يضطر الناقل إلى دفعها ، كالرسوم الجمركية أو الغرامات أو مصاريف إعادة تغليف البضاعة ، فإن المرسل بالتزم بردها إلى الناقل .

(١) م ١٢٤

(٢) شوفو - ص ١١٩

ثانياً - مركز الناقل

(١) حقوقه

٢١٣ - بعد الحق في الحصول على الأجرة ، أهم حقوق الناقل ، وقد تكون الأجرة مستحقة في ميناء القيام ، أى يتم دفعها مقدماً ، وقد تكون مستحقة في ميناء الوصول ، فيقوم المرسل إليه بدفعها وطبقاً لشروط الإيانات ، يتم دفع الأجرة مقدماً ، وبعد قبول الناقل للبضاعة والى هنا لا يمنع ، من إمكانية الاتفاق على دفعها مؤجراً وكثيراً ما يقرن هذا الاتفاق ، بتكليف الناقل بتحصيل ثمن البضاعة من المرسل إليه ، فيكون الناقل في هذه الحالة وكيلًا عن المرسل ويتمتع الناقل بامتياز على البضاعة لضمان الحصول على أجرة النقل ، وقد نصت على هذا الامتياز شروط الإيانات ،^(١)

(ب) التزامات الناقل

٢١٤ - يلتزم الناقل أساساً بنقل البضاعة إلى المكان المحدد في العقد ويعتبر مسئولاً عن ضمان سلامة البضاعة ، منذ قبوله لها وتسليمها وحتى إتمام النقل ويلتزم الناقل ببذل عناية الناقل الحريص للحفاظ على البضاعة وعدم ضياعها أو تلفها .

وفضلاً عن ضمان سلامة البضاعة ، يلتزم الناقل بإتمام النقل في الموعد المتفق عليه ، ولا ينال من ذلك ، ما تتضمنه شروط الإيانات ، من النص على عدم اعتبار جداول المواعيد ، جزءاً من العقد^(٢) ، إذ مؤدى هذا الشرط ، حماية الناقل من المسئولية عن مخالفة جداول المواعيد ولكن هذا الشرط

(١) م ٧ / ٤ د من شروط الإيانات

(٢) م ١٠٢ - د من شروط الإيانات

لا يعفى الناقل من المسؤولية عن التأخير عن الموعد المقرر ، الذي يخضع
اتقدير قاضي الموضوع ، عند عرض النزاع على القضاء (١) .

ويلتزم الناقل في النهاية بتسليم البضاعة المرسل إليه ، في المكان المنفق
عليه ، وبقتضى ذلك : قيام الناقل بإخطار المرسل إليه بوصول البضاعة حتى
يتسنى له الاستعداد لتسلمها .

مركز المرسل إليه

٢١٥ - لا يعتبر المرسل إليه طرفاً في عقد النقل ، ومع ذلك فإن له
حقوقاً تنشأ عن هذا العقد ، فضلاً عما قد يشغل كاهله من التزامات ، إذ قد
يكون دفع الأجرة مستحقاً لدى وصول البضاعة ، كما سبق أن أشرنا .

وعبثاً حاول الفقه تأصيل حقوق والتزامات المرسل إليه ، في ظل
فكرة نسبية العقود . التي لا تسمح بامتداد آثار العقد إلى غير أطرافه فتم
الانجلاء إلى نظام الاشتراط لمصلحة الغير ، وسرعان ما تبين ضعف هذا
التأصيل لمعجزه عن تفسير التزامات المرسل إليه ، إذ لا يمكن أن يربط
الاشتراط بالتزامات وإن أمكن أن تولد عنه حقوق لصالح من تم الاشتراط
لمصلحته .

والواقع أن النظريات والمفاهيم القانونية القائمة لا تسعف في هذا المقام ،
بما لا يدع مجالاً لتأصيل مركز المرسل إليه إلا على أساس الاعتبارات العملية ،
التي تحكم عند النقل ، والتي استلزمت الاعتراف للمرسل إليه بحقوقه وتحميله
بالتزامات ، فبنشأ كلاماً من عقد لم يكن للمرسل إليه فيه طرفاً (٢) .

(١) أبو زيد رضوان - سابق الإشارة - ص ٢٨٩ .

(٢) الأسيوطى - سابق الإشارة - ص ٢٢٩ حيث يقرر أن أساس حقوق
والتزامات المرسل إليه يتمثل في فكرة المصلحة .

المطلب الثالث

مسئولية الناقل الجوي في عقد نقل البضائع

تقسيم :

٢١٦ - لدراسة مسؤولية الناقل الجوي للبضائع ، نبدأ بعرض الشروط
اللازم توافرها لتحقيق مسؤولية الناقل ، لتعقب ذلك بدراسة الوسائل التي
يستطيع بها الناقل دفع مسؤوليته ، ثم نتقل لمعالجة دعوى المسؤولية والقواعد
الخاصة بالتعويض .

الفرع الأول

شروط تحقق مسؤولية الناقل الجوي

تعداد :

٢١٧ - يتضح من نص المادة ١/١٨ من اتفاقية وارسو ، أنه يلزم
لكي تتعقد مسؤولية الناقل الجوي ، أن يلحق البضاعة ضرر ، وأن يكون هذا
الضرر ناتجاً عن واقعة حدثت أثناء النقل الجوي . ونعالج هذين الشرطين تباعاً .

أولاً - تحقق الضرر :

٢١٨ - عدت المادة سائلة الذكر ، صور الضرر التي يمكن أن تلحق
البضاعة ، فأوردت الملاك وضياع البضائع فضلاً عن التلف . ونصت المادة
١٩ من الاتفاقية على مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يترتب على تأخير
وصول البضاعة .

ويقصد بالهلاك ، انعدام البضاعة ، أيأ ما كان سبب ذلك ، كاحتراقها
أو تبخرها ، أما الضياع ، فإفاده عدم وجود البضاعة لدى الناقل وعدم علمه

بمكان وجودها ، كأن تسرق البضائع ، أو يتمكن شخص غير المرسل إليه من استلام البضاعة دون إمكان الاستدلال عليه . أما تناف فيقصد به ، تطرق النساد أو العطب إلى البضاعة دون أن تنعدم كما في حالة الهلاك ، ودون أن تختفى كما في حالة الضياع ^(١) .

وقد تصل البضاعة سليمة من كل ما سبق ، ومع ذلك تتحقق مسئولية الناقل ، وذلك بسبب التأخير في إتمام عملية النقل ، وذلك بشرط أن يترتب على هذا التأخير ضرر يلحق المرسل أو المرسل إليه ، كأن تصل البضاعة متأخرة عن موعد افتتاح المعرض الدولي ، الذي كان المرسل يأمل المشاركة فيه ، أو أنه يفسح المشتري عقد البيع المبرم مع المرسل ، نتيجة تأخر وصول البضاعة . ويانزم المترور بإثبات ما لحقه من ضرر نتيجة للتأخير ^(٢) .

ثانيا - أن يكون الضرر ناتجا عن واقعة حدثت أثناء النقل الجوي :

٢١٩ - لا يكفي لانشغال مسئولية الناقل الجوي توافر الضرر ، وإنما يلزم أن يكون الضرر نتاج واقعة تمت أثناء عملية النقل الجوي .

ولم يدخ واضعو الاتفاقية تحديد فترة النقل الجوي والاجتهاد ، وإنما نصت الفقرة الثانية من المادة ١٨ ، على أن النقل الجوي ويشمل الفترة التي تكون خلالها ، الأمتعة والبضائع ، في حراسة الناقل ، سواء كان ذلك في مطار ، أو على متن الطائرة ، أو في أي مكان ، في حالة هبوط الطائرة خارج المطار ، .

ويتضح من هذه الفقرة ، أن العبرة بفكرة الحراسة ، فند اللحظة التي يتم فيها قبول الناقل وتسليم البضاعة ، يصبح مسئولا عما قد يلحقها من أضرار ، ولا تنتهي مسئوليته إلا بتسليم البضاعة للمرسل إليه ^(٣) .

(١) الأسبوطى ص ٢٦٠ - كوكوز ص ١٢٥ - ليوان ص ٦٠

(٢) ١٩٢ من الاتفاقية.

(٣) ليتفين - سابق الإشارة - ص ٢٢٦

٢٢٠ - ولكن يثور التساؤل ، في حالة تسليم الناقل للبضاعة في مخازنه البعيدة عن مطار الإقلاع ، فهل تبدأ مسؤوليته طبقاً لأحكام اتفاقية وارسو لتشمل تواجد البضائع في هذه المخازن ، ثم نقلها برّاً أو بحراً أو نهراً حتى مطار الإقلاع ؟ ثم ما هو حكم النقل البري أو البحري أو النهري الذي يتم من مطار الوصول وحتى مكان وجود المرسل إليه ، إذا تضمن العقد شرطاً يقضى بإلزام الناقل بإجراء هذا النقل ؟

تصدت للإجابة على هذا التساؤل ، الفقرة الثالثة من المادة ١٨ ، فنصت على أن فترة النقل الجوي ، لا تغطي أى نقل بري أو بحري أو نهري يقع خارج مطار ..

فالقاعدة إذاً ، هي عدم شمول فترة النقل الجوي ، لما قد يتم من نقل بري أو نهري أو بحري ، ومع ذلك ، فإن الفقرة سالفه الذكر ، تردف إرساء هذه القاعدة ، بإنشاء قرينة مؤداها ، افتراض أن ما يلحق البضاعة من أضرار قد وقع أثناء النقل الجوي ، ويكون للناقل الجوي إثبات العكس^(١) أى إثبات أن الضرر لحق البضاعة ، أثناء عمليات النقل البري أو النهري أو البحري ، فإذا نجح في ذلك ، تنحر أحكام اتفاقية وارسو ، وتنطبق أحكام القانون الوطني الذي تقضى بتطبيقه قواعد تنازع القوانين .

٢٢١ - نخلص مما سبق ، إلى أن الناقل يكون مسئولاً عن ضمان سلامة البضائع ، منذ وجودها في حراسته ، حتى لو تحققت هذه الحراسة في فترة سابقة على تنفيذ عملية النقل الجوي ، أو إذا استمرت هذه الحراسة بعد انتهائها مع ملاحظة أن النقل البري أو النهري أو البحري ، الممهد أو اللاحق لعملية النقل الجوي ، لا يدخل في مفهوم عبارة النقل الجوي كما حددتها الاتفاقية ،

(١) الأسبوطى ص ٢٧١ - أبوزيد رضوان ص ٣٢٩ - لينين

وإن كان ثم قرينة أقامتها الاتفاقية على أن الأضرار التي تلحق البضاعة يفترض حدوثها أثناء عملية النقل الجوي ، وذلك حتى يتمكن الناقل من إثبات العكس .

وغنى عن البيان . أنه يلزم فضلاً عن الضرر والخطأ ، توافر علاقة انسببية والتي يخضع تقدير توافرها من عدمه ، للقانون الوطني واجب التطبيق ، إذ لم تعرض الاتفاقية إلا لركن الضرر على النحو السابق عرضه .

الفرع الثاني

وسائل دفع المسؤولية في عقد نقل البضائع

تعداد :

٣٢٢ - إن قرينة الخطأ التي أقامتها اتفاقية وارسو ، تسرى سواء في نقل الأشخاص أو البضائع ، فلا يلتزم المرسل أو المرسل إليه ، بإثبات الخطأ الذي ترتب عليه إلحاق الضرر بالبضاعة ، وإنما يكون على الناقل عبء إثبات انتفاء الخطأ ، وذلك عن طريق إقامة الدليل على أنه وتابعوه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتوقي الضرر ، ويكون لهذه الوسيلة من وسائل دفع المسؤولية ، نفس المضمون الذي حددناه ، عند دراسة عقد نقل الأشخاص . وأيضاً يستطيع الناقل دفع مسؤوليته . بإثبات استحالة اتخاذ الاحتياطات اللازمة لتوقي الضرر . أي إثبات القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ . أو إثبات أن الضرر نتج عن خطأ المرسل ، أو عن عيب ذاتي في البضاعة ، ففي كافة هذه الصور ، تتحقق استعالة توقي الضرر . فضلاً عما سبق فقد نصت المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو ، على أن الناقل يستطيع دحره مسؤوليته ، إذا أثبت أن الضرر الذي لحق البضاعة ، ترتب على خطأ في قيادة أو إرشاد الطائرة . أو عن خطأ يتعلق بالملاحة الجوية بصفة عامة .

وسنقتصر فيما يلي على معالجة الأسباب الخاصة بعقد نقل البضائع ،
مقتصرين على الإحالة إلى ماسبق دراسته في عقد نقل الأشخاص ، بالنسبة
لأسباب دفع المسؤولية ذات الطابع العام والتي سبق معالجتها .

أولاً - خطأ المرسل :

٢٢٣ - يتقابل خطأ المرسل في عقد نقل البضائع ، خطأ المصاب في عقد
نقل الأشخاص .

ويلزم في خطأ المرسل ، كي يصاح سبباً لدفع مسؤولية الناقل ، أن يكون
هذا الخطأ غير متوقع ، وغير ممكن الدفع بواسطة الناقل وتابعيه (١) . إذ
لو كان هذا الخطأ يمكن توقعه ودفعه ، فإن الناقل يكون مسئولاً ، لتقصيره
في تلافي ما قصر فيه المرسل . فلو كانت البضاعة سيئة الحزم والتغليف على
نحو ظاهر ولم ينبذ الناقل المرسل لإعادة حزم البضاعة ، فإنه بقبوله نقل
البضاعة بحالتها السيئة ، يكون مقصراً ، ولا يسعفه التذرع بخطأ المرسل ،
لأن الخطأ في هذه الصورة ، ظاهر كان يمكن توقعه ودفعه . أما إذا كانت
البضاعة في شكل طرود مغلفة تحتوي على مواد قابلة للاشتعال ، ليس في مكانة
الناقل اكتشاف خصائصها التي كتبها عنه المرسل ، فإن هذا الأخير وحده
يتحمل مسؤولية احتراق البضاعة ، فنحن هنا بصدد خطأ من جانب المرسل ،
لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه .

ثانياً - العيب الذاتي في البضاعة :

٢٢٤ - قد يرجع هلاك أو تلف البضاعة ، إلى عيب كامن فيها ،
كقابليتها للتحلل أو التعفن ، ويلزم أن تكون هذه العيوب بما يدخل في مقدور
الناقل وتابعيه . توقيه أو دفعه ، أي يلزم توافر شروط القعة القاهرة .

(١) الأسبوطي - سابق الإشارة - ص ٣٠٥

وجدير بالذكر أن تعديل لاهي . أعطى للناقل ملكه اشترائط إعداده من المسئولية . عما يلحق البضاعة ، نتيجة طبيعة البضاعة أو عيوب ذاتية فيها (١) .

ثالثاً : الخطأ الملاحى .

٢٢٥ - نصت المادة ٢/٢٠ . على أن الناقل ، يستطيع دفع مسئوليته إذا أثبت أن الضرر الذى لحق البضاعة بحجم عن خطأ فى قيادة الطائرة أو خطأ فى الإرشاد أو خطأ يتعلق بالملاحاة الجوية بصفة عامة . وهذا السبب من أسباب دفع المسئولية . قصرته الاتفاقية على عقد نقل البضائع ، أما فى نقل الأشخاص ، فإن أحكام الملاحين الجريين . يسأل عنهم الناقل باعتباره متبوعاً

ويبرر هذا الموقف ، تاسيلاً على فكره تقسيم المخاطر . فيتحمس المرسل أو المرسل إليه . المخاطر الناجمة عن أخطاء تقع فى عمليات الملاحة الجوية ، كقيادة الطائرة أو إرشادها . بينما يتحمل الناقل مخاطر الأخطاء التى تقع بمناسبة المحافظة على البضاعة . أى الأخطاء التجارية . فضلاً عن ذلك ، فإنه من قبيل العنت ، أن يتحمل الناقل أخطاء قائد الطائرة وأفراد الطيغم ، وهم يعملون ، بمبدأ أنه لا قبل له بالإشراف عليهم وتوجيههم (٢) .

٢٢٦ - ويلزم السكى يتحمل الناقل من الاستناد إلى هذا الدفع ، أن تتوافر الشروط الآتية :

(١) أن يتعلق الأمر بخطأ فى الملاحة الجوية

٢٢٧ - ويقصد بالخطأ الملاحى ، الأخطاء المتعلقة بالمناورات اللازمة لحركة الطائرة ، إقلاعاً وهبوطاً أو طيراناً ؛ فيعتبر خطأ ملاحياً . الارتفاع بالطائرة اعتماداً على حاسة النظر . دون الاستعانة بالمعلومات المسجلة

(١) المادة ٢/٢٣ مضافة و تعديل لاهي عام ١٩٥٥ .

(٢) انظر فى عرض هذه المرات :

، ليتفين ، - سابق الإشارة - ص ٢٦١ - شوفو - سابق الإشارة - ص ١٨٢ .

في الأجهزة الفنية ، مما تترتب عليه ، إصطدام الطائرة ، بجبل تمذرت رؤيته على قائد الطائرة ، نظراً لكثافة الضباب . ويعتبر خطأ ملاحياً أيضاً الانحراف عن الممر المهيأ لاستقبال الطائرة . كما يدخل في عداد هذه الأخطاء ، القراءة أو الترجمة الخاطئة الإرشادات بواسطة الملاح المختص بمراقبة أجهزة إرسال واستقبال هذه الإشارات ، ويعتبر خطأ ملاحياً . تقصير المهندس الفني الذي يهمل إصلاح أجهزة الاتصال أو الأجهزة المعدة لتحديد وتلقي المعلومات عن ظروف الأحوال الجوية (١) . . الخ .

(ب) التلوث الغش :

بداهة ، يلزم ألا يكون الخطأ الملاحى ، أياً كانت صورته ، ناتجاً عن غش من جانب الناقل أو تابعيه (٢) ، إذ يفسد الغش كل شيء طبقاً للقواعد العامة .

(ج) زلى الخطأ :

يلزم أن يثبت الناقل ، أنه اتخذ كافة الاحتياطات الضرورية لتوقى الضرر ، الناتج عن الخطأ الملاحى أو سواه .

بتوافر هذه الشروط ، يمكن للناقل دفع مسؤوليته ، استناداً إلى وجود الخطأ الملاحى .

١٩٤ - ولا يخفى أن هذا السبب من أسباب دفع المسؤولية ، مثل شذوذاً لا يمكن تبريره ، فإذا كان الناقل بعيداً عن القائد وأفراد الطاقم ، فإن المرسل أيضاً عنهم بعيد ، وإذا كان لابد من تحميل أحدهما نتائج أخطاء الملاحة الجوية ، فإن الناقل هو الذى يجب أن يتحملها باعتباره متبوعاً ، كما هو الشأن في نقل الأشخاص .

وقد أحسن تعديل لاهاي عام ١٩٥٥ صنفاً ، إذ ألقى هذا السبب ، جاعلاً

(١) بورسيليه ص ٦٧ - نيموان ص ٥٦٣-٥٦٤ .

(٢) شوفو - سابق الإشارة - ١٧٥ .

الناقل مسئولاً عن أخطاء الملاحة الجوية في نقل البضائع ، سواء بسواء كما في نقل الأشخاص (١)

الفرع الثالث

دعوى المسؤولية

تقسيم :

٢٢٩ - تعالج دعوى المسؤولية ، بادئين بتحديد أطراف الدعوى ، ثم المحكمة المختصة ، لنتهي إلى أحكام الدفع بعدم قبول الدعوى وسقوطها .

أولاً : أطراف الدعوى

الدعى :

٢٣٠ - يتم إبرام عقد نقل البضائع بين مرسل البضائع والناقل ، فبدهى أن يكون المرسل حق مقاضاة الناقل ، أما المرسل إليه . فهو ليس طرفاً في العقد ، كما أنه لا يلزم تحديده أو تعيينه وقت التعاقد ، إذ يمكن للمرسل أن يحدده في وقت لاحق ، ولذا لا يعبر اسم المرسل إليه من البيانات اللازمة في خطاب النقل الجوي (٢) .

ولكن متى تم تحديد اسم المرسل إليه ، فإن الناقل تتحلل كاملة التزامات يقابلها حقوق المرسل إليه ، كما أن هذا الأخير يصبح ملتزماً قبل الناقل

(١) م ١٠٥ من تعديل لاهاي ١٩٥٥ ، والتي نصت على إلغاء الفقرة الثانية من المادة ٢٠ ، اتفاقية وارسو ، وهو الفقرة التي كانت تنص على الخطأ الملاحي كسبب لدفع المسؤولية

(٢) انظر تعديل لاهاي للبادة الثامنة من اتفاقية وارسو (م ٦ من تعديل لاهاي) .

وبعبارة أخرى ، يكتسب المرسل إليه مركزاً قانونياً ويصبح من حقه مباشرة رفع دعوى المسؤولية على الناقل (١) .

وإلى جانب المرسل والمرسل إليه ، يمكن لشركة التأمين ، التي قامت بدفع التعويضات لرافع الدعوى ، أن تحمل محله تطبيقاً لفكرة الحلول العيني (٢) .

المدعى عليه :

٢٣١ - يدهى أن يكون الناقل هو المسئول الذي ترفع عليه دعوى المسؤولية ، سواء أقيمت هذه الدعوى من جانب المرسل أو المرسل إليه أو المؤمن الذي تولى دفع التعويضات . وليس ثمة صعوبة ، إذا كان الناقل واحداً تعاقد ونفذ عمالية النقل بأكفائها ، ولكن تثار الصعوبة في حالة تعدد الناقلين . سواء تحقق هذا التعدد في حالة النقل المتتابع أو حالة وجود ناقل متعاقد وناقل فعلى ، ونعالج هاتين الحالتين تباعاً :

تحديد المدعى عليه في حالة النقل المتتابع :

٢٣٢ - تتحقق صورة النقل المتتابع . إذا شارك عدة ناقلين في تنفيذ عقد النقل المبرم بين الناقل الأول ومرسل البضاعة ، الذي يدرك منذ البداية ، أن هذا الناقل لن ينفرد بتنفيذ العقد ، وإنما سيشاركه ناقلون آخرون ، وسيان أن تعدد العقود بتعدد الناقلين ، أو أن يكون العقد واحداً ، فالجوهرى هو اتجاه إرادة المرسل والناقل أو الناقلين إلى اعتبار عملية النقل عملية واحدة .

٢٣٣ - ويثور التساؤل في مثل هذه الحالة ، عن الناقل الذى يمكن أن ترفع عليه الدعوى ، ولا يعتبر شافياً ، القول برفع الدعوى على الناقل

(١) انظر ما سبق بخصوص تحديد مركز المرسل إليه .

(٢) ليتفين - (طبعة ١٩٧١) - ص ٢٤٧ - أيضاً : استثنائى باريس

في ١٩ ديسمبر ١٩٦٤ - المجلة الفرنسية للقانون الجوى - ١٩٦٥ ص ٢٤٦ .

الذى تولى نقل البضاعة في المرحلة التى تحقق فيها الضرر ، إذ يبقى التساؤل قائماً عن الحالة التى يتعذر فيها تحديد المرحلة التى وقع فيها الضرر ، حتى يتسنى تحديد الناقل المسئول .

حسب الاختلاف ، نصت المادة ٣٠ ، في فقرتها الثالثة ، على أنه فى حالة النقل المتتابع ، يكون المرسل الحق فى رفع الدعوى على الناقل الأول ويكون للمرسل إليه الحق فى مقاصة الناقل الأخير ، ويكون لكليهما ، رفع الدعوى على الناقل الذى باشر مرحلة النقل التى تحقق الضرر خلالها ، ويكون الناقلون الذين ترفع عليهم الدعوى على هذا النحو ، متضامنين نسبيل المرسل أو المرسل إليه .

وطبقاً لهذا النص ، فإن مرسل البضاعة ، يكون له رفع الدعوى على الناقل الأول ؛ أى الناقل الذى بدأ تنفيذ عملية النقل ، كما أنه يستطيع رفع دعواه على الناقل الذى ثبت أن الضرر تحقق خلال المرحلة التى تولى تنفيذها ، وله أن يقاضى كلا منهما منفرداً أو مجتمعين ، ويكون الناقلان متضامنين قبله ، وسواء اتبع هذا الطريق أو ذاك ، فإن مجموع التعويضات التى قد يقضى بها لا يمكن أن تتجاوز الحدود القصوى الواردة فى الاتفاقية . ولن يكون أمام المرسل سوى الناقل الأول ، وهذه ، إذا ظل مكان وقوع الضرر مجهولاً .

أما المرسل إليه ، فيكون له رفع الدعوى على الناقل الأخير الذى تسلم منه البضاعة ، فضلاً عن الناقل الذى وقع الضرر والبضاعة بين يديه . ويكون الناقلان متضامنين قبل المرسل إليه ، مع احترام الحد الأقصى للتعويضات كما هو شأن المرسل ، فإن المرسل إليه أيضاً ، لن يجد أمامه سوى الناقل الأخير ، وذلك فى حالة الجهل بمكان وقوع الضرر .

وقد روعى فى هذه الأحكام ، أن يكون المدعى عليه قريباً من المدعى . فإذا كان المدعى هو المرسل ، فلا ريب أن الناقل الأول يكون أكثر يسراً

في مقاضاته ، والامر نفسه بالنسبة للمرسل إليه ، إذ يكون الناقل الأخير هو الأقرب إلى المدعى (المرسل إليه) . وكان منطقياً أن يعطى لكل من المرسل والمرسل إليه ، حق مقاضاة الناقل الذي وقع الضرر والبضاعة بين يديه ، إذ تنقل المسؤولية كاهل هذا الناقل في نهاية المطاف (١) .

٢٢٠ - وقد ذهب بعض الفقهاء (٢) ، إلى القول بأن هذه الأحكام التي تضمنتها المادة ٣٠٣ : لا يتصور إعمالها إلا في حالة النقل التي يتولاها ثلاثة ناقلين على الأقل ، وبشرط أن يقع الضرر والبضاعة بين يدي الناقل المتوسط ففي هذه الحالة ، وفي هذه الحالة فقط ، يمكن تصور مقاضاة الناقل الأول والناقل المتوسط بواسطة المرسل ، أو الناقل المتوسط والناقل الأخير إذا كان المرسل إليه هو رافع الدعوى ، أما إذا اقتصر الأمر على ناقلين اثنين فقط ، فإن صفة الناقل الأول أو الناقل الأخير من ناحية ستحدد مع صفة الناقل الذي وقع الضرر والبضاعة بين يديه من ناحية أخرى وبالتالي لن يكون أمام المرسل سوى الناقل الأول ، ولن يكون أمام المرسل إليه سوى الناقل الأخير ، وترتيباً على ذلك لا يتصور القول بوجود نقصان .

٢٢٥ - وعكس هذا التفسير ، ذهب بعض الفقهاء (٣) . إلى القول بأن أحكام الفقرة الثالثة سالفة الذكر ، تنطبق بشأن النقل المتتابع سواء تولاها ناقلان أو أكثر ؛ إذ من المتصور في حالة وجود ناقلين اثنين فقط ، ألا تتحدد صفة الناقل الأول أو الأخير من ناحية وصفة الناقل الذي وقع الضرر بين يديه ،

(١) شوفو - سابق الإشارة - ص ٢٢٤ - وودير - سابق الإشارة ص ٣١٤ .

(٢) ليمران - سابق الإشارة - ص ٥٦٩ - ليتفين - سابق الإشارة ص ٢٤٨

الاسيوطي - ص ٢٢٥ .

(٣) نجيب بولس - النقل الجوي الدولي - المجلة الفرنسية للقانون الجوي -

١٩٠ ص ٤٧ وما بعدها - بورسيليه - سابق الإشارة - ص ٢٠٩ -

أبراهيم زكي ربحوان ص ٣٧٦ .

وهذا يتحقق بالنسبة للمرسل ، إذا وقع الضرر والبضاعة في يد الناقل الأخير (أى الثاني في هذه الحالة) ، ففي هذه الصورة يكون للمرسل مقاضاة الناقل الأول ، وهذا محل اتفاق ومقاضاة الناقل الأخير باعتباره المسئول عن وقوع الضرر .

والأمر نفسه بالنسبة للمرسل إليه ، إذ قد يتحقق الضرر والبضاعة في يد الناقل الأول : فيكون للمرسل إليه مقاضاته ، فضلاً عن حقه في مقاضاة الناقل الأخير .

ولا شك لدينا في ترجيح الرأي الثاني ، إذ قام الرأي الأول على تصور يتأمله مؤداه حتمية إلتحاق صفتي الناقل الأول أو الأخير من جهة واحدة الناقل الذى وقع الضرر بين يديه من ناحية أخرى ، وقد أثبت الرأي الثانى خطأ هذا التصور وعدم دقته .

تحديد المدعى عليه في حالة وجود ناقل متعاقد وناقل فعلي :

٢٣٩ - رأينا فيما سبق ، أن اتفاقية وجوذاً لأجهزة ، قد تصدت لتحديد صفة الناقل ، فميزت بين الناقل المتعاقد ، وهو الذى يتولى إبرام العقد ، والناقل الفعلى ، الذى يتولى تنفيذ النقل كله أو جزئياً وذلك بإذن الناقل المتعاقد ، وبشرط ألا ينطبق عليه وصف الناقل المتتابع .

وقد أجازت المادة السابعة من إتفاقية وجوذاً لأجهزة ، أن ترفع دعوى المسؤولية على الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلى ، ويكون الخيار للمدعى : أى المرسل أو المرسل إليه ، كما يكون للناقل الذى ترفع عليه الدعوى الحق فى لدخال الناقل الآخر معه فى الدعوى^(١) .

(١) بورسيليه من ٢٠٩ - ٢١٠ - أبو زيد وشوان من ٢٧٥ .

ثانيا : المحكمة المختصة

نحدد المحاكم المختصة :

٢٣٧ - نصت المادة ٢٨ من اتفاقية وارسو . على ضرورة أن يرفع المدعى دعواه أمام قضاء دولة من الدول الأطراف في الاتفاقية ، فإذا ما اختار المدعى الدولة ، لزم لاعتقاده الاختصاص لقضائها . أن يكون للناقل موطن على أرضها ؛ أو أن يكون فيها مركز نشاطه الرئيسي ، أو فرع ينوب عنه في إبرام العقود . كما يمكن رفع الدعوى أمام المحكمة التي تقع في دائرتها جهة الوصول^(١) .

وتسري القاعدة السابقة بالنسبة لكل ناقل ، في حالة النقل المتتابع ، أما في حالة وجود ناقل متعاقد وآخر فعلي . فتسري القاعدة ذاتها بالنسبة للناقل المتعاقد . وإذا أقيمت الدعوى على الناقل الفعلي ، فترفع أمام محكمة الموطن ، أو محكمة المركز الرئيسي لهذا الناقل .

ويكون قانون دولة المحكمة التي يعرض عليها النزاع ، هو الفصيل في تحديد وتنظيم إجراءات الدعوى^(٢) .

(١) وبلا حظ أن تعديل جرانبالا - سبيتي ، الذي أضاف المحكمة التي تقع في دائرتها منشأة علوكة للناقل ؛ لا يسري بالنسبة لنقل البضائع . فهو مقصور على نقل الأشخاص .

(٢) م ٢٨ / ٢ من الاتفاقية .

ثالثاً : الدفع بعدم قبول الدعوى

التمييز بين دفع الدعوى ودفع المسؤولية :

٢٣٨ — يحذر التنبه بداءة ، أن الناقل الذى يدفع بعدم قبول الدعوى ، يختلف مركزه عن مركز الناقل الذى يدفع مسؤوليته ، استناداً إلى أحد الأسباب السابق ذكرها ، ففى هذه الحالة ، تكون بصدد دعوى مقبولة ، اتصالات بها المحكمة ، وبدأت تناقشها موضوعياً ، حيث يجادل الناقل فى توافر أركان وشروط انعقاد مسؤوليته ؛ أما الدفع بعدم قبول الدعوى ، فهو يهدف إلى منع المحكمة من نظر الدعوى والخوض فى توافر أو عدم توافر مسؤولية الناقل ، فالمحكمة تقضى بعدم قبول الدعوى ، بغض النظر عن توافر أو عدم توافر شروط مسؤولية الناقل .

٢٣٩ — والدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية التى ترفع على الناقل ، دفع تتضمنه التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية ، عند معالجة دعوى مسؤولية الناقل . والمحكمة المتوخاة من هذا الدفع ، هى لإنهاء وحسم المنازعات المترتبة على عقود النقل ، فى فترات وجيزة عقب تنفيذ هذه العقود ، إذ لا يتصور أن يظل الناقل لمدة طويلة ، محتفظاً بالمستندات والوثائق الخاصة بما ينفذه من عقود نقل ، فإذا رفعت الدعوى متأخرة ، فلن يستطيع الناقل الدفاع عن نفسه ، نظراً لاضى الوقت ، وضياح أو تلف المستندات التى كان يمكنه الاستعانة بها^(١) .

شروط الدفع بعدم قبول الدعوى طبقاً للاتفاقية وارسو :

٢٤٠ — يتضح من نص المادة ٢٦ من الاتفاقية ، أنه يلزم لى

(١) الأسيرطى . سابق الإشارة - ص ٢٣٢ .

ينجح الناقل في الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المقامة عليه : توافر الشروط الآتية :

١ - أن تصل البضاعة تالفة . أو متأخرة :

٢٤١ - ويقصد بالتلف ، أن تصل البضاعة معيبة بعيب ينال من قيمتها ، كأن تصل الأثمنة ممزقة ، أو الزهور ذابلة . أما إذا وصلت البضاعة غير كاملة وهو ما يعرف بحالة الهلاك الجزئي ، فإن البعض يشيره داخلاً في مفهوم التلف^(١) ، وهو ما لا نعتقد به . إذ الهلاك كلياً كان أو جزئياً يعني لانعدام ذات البضاعة ، وهو ما لا يتطابق مع وصولها معيبة

وفضلاً عن التلف ، يمكن أن يلعب الدفع بعدم قبول الدعوى دوره في حالة التأخير ، أي عدم وصول البضاعة في الموعد المتفق عليه أو في الموعد المعقول الذي يحدده القاضى ، إذا خلا العقد من تحديد موعد .

٣ - تقصير المرسل إليه :

٢٤٢ - لكي يمكن الدفع بعدم قبول الدعوى ، يجب ثبوت تقصير المرسل إليه على النحو الذى حددته المادة ٢٦ .

فقد اعتللت هذه المادة ، أن يقوم المرسل إليه بتقديم احتجاج مكتوب إلى الناقل ، فوراً كمنشأ التلف ، أو على الأكثر خلال سبعة أيام بالنسبة للأمتعة ، وأربعة عشر يوماً بالنسبة للبضائع ، وتحسب المدة من تاريخ استلام البضاعة ؛ أما في حالة التأخير ، فيلزم تقديم الاحتجاج خلال واحد وعشرين يوماً تحسب من تاريخ وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه^(٢) .

(١) - لنتعين - سابق الإشارة - ص ٢٥٠ .

(٢) ٢٦م من الاتفاقية معدلة في لاهاي عام ١٩٥٥ .

٣ - انتفاء غش الناقل :

٢٤٣ - لكي ينجح الناقل في دفع الدعوى بعدم القبول ، يجب ألا يثبت في جانبه توافر الغش ، أى لا يكون قد قام « بأعمال مؤتمنة من شأنها منع المرسل إليه من اكتشاف التلف أو الهلاك ، وبالتالي منعه من تقديم الاحتجاج في المواعيد المحددة »^(١) . فإذا أثبت الغش ، فإن يكون في مكتبة الناقل الدفع بعدم قبول الدعوى .

بتوافر هذه الشروط ، يمكن الدفع بعدم القبول ، أما استلام البضاعة وقبولها دون احتجاج فقرينة على سلامة البضاعة^(٢) .

رابعاً : سقوط الدعوى

٢٤٤ - طبقاً لنص المادة ١/٢٩ من اتفاقية وارسو ، تسقط دعوى المسؤولية بمضى عامين من تاريخ وصول البضاعة ، أو من التاريخ الذي كان يتعين فيه وصولها ، وإذا كان النقل قد توقف ، تحسب المدة من تاريخ هذا التوقف . ويطبق بشأن طريقة احتساب المدة ، قانون المحكمة المختصة بنظر الدعوى .

وتعتبر المدة ، مدة سقوط ، فلا تسرى بشأنها قواعد الوقف أو الانقطاع الخاصة بمدد التقادم ، وذلك مع وجود اختلاف في الرأي فجهل بشأنه إلى ما سبق ذكره عند دراسة سقوط دعوى المسؤولية في عقد نقل الأشخاص .

(١) بورسيليه - سابق الإشارة - ص ٢١٧ - ١١٨ .

(٢) ١/٢٦ م من الاتفاقية .

الفرع الرابع

القواعد الخاصة بالتعويضات

الحدود القصوى للتعويضات :

٢٤٥ طبقاً لنص المادة ٢/٢٢ من الاتفاقية ، يكون الحد الأقصى للتعويض ٢٥٠ ، فرنكا فرنسياً عن كل كيلو جرام من وزن البضائع ، إلا إذا كان المرسل قد أوضح القيمة الحقيقية للبضاعة ، كما لو كانت خفيفة الوزن رغم ارتفاع قيمتها . ففي هذه الحالة ، يدفع التعويض طبقاً للقيمة الموضحة بواسطة المرسل ، إلا إذا أثبت الناقل وجود مبالغة في تحديد هذه القيمة .

وتنحىل فيما يتعلق بشروط استفادة الناقل من تحديد مسؤوليته، وحالات المسؤولية المعاكفة ، إلى ما سبق عرضه بصدد دراسة عقد نقل الأشخاص .
ولسكن يجدر التنبيه إلى أن الحدود القصوى سالفة الذكر تسرى على الناقل الفاعل ، سريانها على الناقل المتعاقد ، ولا يصح أن يتجاوز مجموع ما يقتضى به عليها مجتمعين ، هذه الحدود .

الباب الثالث

الحوادث الجوية

تقسيم :

٢٤٦ - إن التقدم العلى فى جانب ريدى منه - تجنبى البشرية ثماره ، فى شكل اختراعات ، يفيد منها الإنسان ؛ باختراع الطائرة مثلا ، يحرز الإنسان انتصارا فى مقاومة الزمان والمكان ؛ ويصحب إنجازات لإنسان عادة ، ظهور مخاطر جديدة ، تمثل الضريبة . التى لا مناص من دفعها فى سبيل التقدم .

وتثير مخاطر الطيران ، مشاكل قانونية ، تدور فى علاقات عقدية تربط بين مستغل الطائرة من ناحية ، والمسافر أو شاحن البضاعة من ناحية أخرى ، وقد سبق أن عرضنا لدراسة هذه المشاكل ، عند دراسة عقد النقل .

ولكن الأمر ليس دوماً على هذا النحو ؛ فقد تثار مسؤولية مالك الطائرة ، أو مستغلها ، دون وجود علاقات عقدية تربطه بالمضروب ، ومثال ذلك أن تسقط الطائرة ، فتلحق الأضرار بالغير الموجودين على الأرض ، سواء لحقت هذه الأضرار أموال الغير أو أشخاصهم . كما أنه من المنصور ، أن تصادم الطائرات ، مما يثير مسؤولية مستغلى الطائرات ، خارج نطاق العلاقات العقدية أيضاً .

ويتصل بحوادث الجو ، ما يعرف بعمليات المساعدة والإنقاذ التي تتم لصالح طائرة أو بواسطتها وتنشأ عن التدخل في هذه الحالة ، علاقات قانونية تحتاج إلى تنظيم .

يتضح مما سبق ، أن ثمة موضوعات ثلاثة ، يتعين أن نعرض لها وهي على التوالي .

— مسئولية مستغل الطائرة عن الأضرار التي تلحق الغير على السطح .

— التصادم الجوي .

— المساعدة والإنقاذ .

ونعالج كلا من هذه الموضوعات في فصل مستقل .

الفصل الأول

مسئولية مستغل الطائرة قبل الغير على السطح

بمبدأ وتقسيم :

٢٤٧ - تعتبر القواعد القانونية . أنظمة السئولية : عقدية كانت أو تقصيرية ، من أكثر القواعد القانونية اتصالاً بالفلسفة العامة التي يدين بها المشرع في دولة من الدول . ولا تتكون هذه الفلسفة تسكوناً فجائياً ، ولا تبدأ من فراغ ؛ وإنما هي إنعكاس لجموع المبادئ والقيم التي تسود مجتمعاً معيناً في زمان معين ، هذه المبادئ أو القيم التي تروق نياتها أو تغيرها على مدى هيمنتها أو استيعابها للتغيرات الاجتماعية والاقتصادية التي تطرأ على المجتمع الذي تحكمه .

إن هذا الارتباط بين أحكام المسئولية والفلسفة العامة التي ترتبط وتغير عن مدى التقدم الحضاري لكل دولة ، هو الذي يفسر تباين واختلاف القواعد القانونية المنظمة للمسئولية في دولة عنها في الأخرى .

٢٤٨ - ولما كان قانون الطيران ، ذا طابع دولي مسنم ؛ فإن مالك الطائرة أو مستغلها ، لا يمكنه معرفة شروط انعقاد مسئوليته ومدادها إذا ما ألحقت الطائرة أضراراً بغير على السطح ، إذ ستختلف أحكام المسئولية باختلاف التشريعات الوطنية ؛ فأحياناً يلزم إثبات الخطأ وأحياناً يكفي مجرد تحقق الضرر ، وأحياناً يكون الخطأ مفترضاً ، سواء أمكن إثبات عكس هذا الافتراض أو كانت قريبة الخطأ قاضية ، تمامياً لهذا التباين ، سمعت الدول إلى عقد اتفاقية دولية ، يتم بمقتضاها توحيد القواعد المنظمة لمسئولية مستغل الطائرة عن الأضرار التي تلحق الغير على السطح ، وأسفر سعي الدول عن

إبرام اتفاقية روم عام ١٩٣٣ ، والتي خضعت لمراجعة شاملة في إتفاقية روم ١٩٥٢ .

وقد انضمت مصر إلى هذه الاتفاقية^(١) — كما سبق أن أشرنا — ولذلك تضع المسؤولية عن الأضرار التي تلحق الغير على السطح لأحكام هذه الاتفاقية ، إذا توافرت شروط انطباقها ، وإلا فإن القانون المصرى يكون واجب التطبيق . ونعرض فى إيجاز لأحكام القانون المصرى ثم نعرض لأحكام إتفاقية روما .

المبحث الأول

المسئولية عن الأضرار التي تلحق الغير على السطح
طبقاً للقانون المصرى

تطبيق القواعد العامة :

٢٤٩ ب — لم يعالج المشرع المصرى ؛ بأى نصوص خاصة مسئلية مالك الطائرة أو مستغلها عما يلحق الغير على السطح من أضرار ، ولذا لا مندوحة عن الالتجاء إلى القواعد العامة .

يندبى أننا فى هذه الحالة ، لا توجد بصدد علاقات عقدية ؛ إذ لا رابطة تربط بين مالك الطائرة أو مستغلها وبين الغير الذى حاق به الضرر ، فنحن إذا بصدد مسئلية ؛ ولكننا ليست المسئولية القائمة على خطأ المسئول ، وإنما مسئلية تقصيرية عالجتها المادة (١٧٨) من القانون المدنى معالجة خاصة ، ونقصد بذلك مسئلية حارس الأشياء غير الحية .

٢٥٠ — نصت هذه المادة على أن كل من تولى حراسة أشياء تتطلب

(١) أنظر ما سبق بند ٤٧٥ .

حراستها عناية خاصة . أو حراسة آلات ميكانيكية ؛ يكون مشغولا عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر ، ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه ، هنا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة .

لا شك أن مستغل الطائرة ، يعتبر حارساً لما يدخل تحت مفهوم الآلات الميكانيكية^(١) ، وتوافر الحراسة هو مناط المسؤولية ، سواء تحققت من المالك أو من سواه كاستأجر . وتفترض الحراسة توافر القدرة على استعمال الشيء وإدارته ورقابته^(٢) .

وبلزم فضلاً عن الحراسة ؛ أن يكون الضرر الذي لحق الغير نتاج "شيء محل الحراسة"^٣ . أي نتج عن الطائرة ذاتها — لعب أو خلل من أجهزتها — أو ناتجاً عن خطأ قائدها ، ولو ترك الأمر للقواعد العامة لاستلزام ذلك إلقاء عبء إثبات الخطأ — باعتباره مناط المسؤولية — على عاتق المضرور الذي يستعير عليه ذلك . تقدير لهذه الصعوبة : أقامت المادة ١٧٨ قرينة على توافر الخطأ . وهي قرينة قاطعة لا تقبل إثبات العكس ولا يكون أمام مستغل الطائرة سوى نفي علاقة السببية . باثبات أن الضرر نتج عن سبب أجنبي لا يد له فيه ، ولسكنه لا يستطيع نفي الخطأ .

٢٥١ - وتنطبق أحكام القانون المصري سابقة الذكر ، على الحوادث التي تقع في مصر ؛ سواء تعلق الأمر بطائرات مصرية أو أجنبية ، إذ ينعقد الاختصاص للقانون المصري . باعتباره قانون مكان الحادث في حالة الطائرة الأجنبية التي لا تتوافر بالنسبة لها شروط سريان إقليمية روما .

(١) الأسيرطى - سابق الإشارة - ص ٣٦١ .

(٢) جمال زكي - سابق الإشارة - ص ٥٥٧ .

(٣) المغفور له الأستاذ الدكتور السنهوري - سابق الإشارة ص ٣٧٤ .

المبحث الثاني

المسئولية عن الأضرار التي تلحق الغير

على السطح طبقاً لاتفاقية روما

تقسيم :

٢٥٢ - تتناول دراسة أحكام اتفاقية روما ، هادئين بتحديد الغاية من الاتفاقية ونطاق تطبيقها ، ثم نعرض لأساس المسؤولية ، وشروط انعقادها ، لننتقل بعد ذلك لمعالجة تحديد الشخص المسئول ، ووسائل دفع المسؤولية ، ثم نعالج القواعد الخاصة بدعوى المسؤولية ، والتعويضات المستحقة طبقاً للاتفاقية ، لنتهى إلى معالجة الضمانات التي قررتها الاتفاقية لصالح المضرور .

المطلب الأول

الغاية من الاتفاقية ، ونطاق تطبيقها

الغاية من الاتفاقية :

٢٥٣ - ترمى الاتفاقية إلى وضع قواعد موحدة ، تكفل ضمان تعويض عادل للمضرور على السطح ، فضلا عن وضع حدود معقولة ، للمسئولية الناجمة عن هذه الأضرار^(١) ، وذلك حتى لا تتوقف عجلة التقدم في مجال النقل الجوي ، إذا لو تركت المسؤولية دون تحديد ، ستتهيب الشركات والمؤسسات العمل في مجال النقل الجوي ، نظرا لضخامة عدد الضحايا وجسامة

(١) انظر ديباجة الاتفاقية - وقوانين الجو ، لاكومب وسابورتا -

سابق الإشارة ص ٦٢ .

الحوادث الجوية ، بما قد تعرضى معه هذه المؤسسات للانفلاس عند أول حادثة .

فالإتفاقية تهدف إلى تحقيق التوازن ، بين مصالح المضرورين ، فتضمن لهم تعويضا عادلا ، ومصالح مؤسسات الطيران ، فتضع حدودا قصوى للتعويضات التي قد يرضى بها عليهم ، وهي إذ تسعى لتحقيق هذا الهدف أو ذاك ترسي قواعد موحدة تسرى في كل الدول الموقعة ، مما يجعل المشغل على بينة بما قد يواجهه من تبعات ، فيتسنى له التأمل على مسئولية

نطاق سريان الاتفاقية .

٢٥٤ - ينص من نصوص الإتفاقية ، أنه يلزم اسريانها بواقع الشروط الآتية :

١ - أن يلحق ضرر بأموال أو أشخاص الغير على السطح ، فإذا لحق الضرر ركاب طائرة أو أموالا تحملها طائرة ، كما في حالة التصادم الجوي ، فلا تنطبق الإتفاقية (١) .

٢ - أن يتحقق الضرر على إقليم دولة من الدول الموقعة على الإتفاقية (٢) ونعتبر السفينة أو الطائرة أثناء تواجدها في البحار العالية ، جزءا من إقليم الدولة التي تحمل جنسيتها (٣) فتطبق الإتفاقية على الأضرار التي تقع على سفينة أو طائرة مصرية أثناء تواجدها في البحر العالي .

(١) م ٢٤٠ من الاتفاقية . والتي نصت على أن الاتفاقية لا تنطبق على الأضرار التي تلحق الطائرة في حالة طيرانها ، سواء لحقت أشخاص الركاب أو أموالهم .

(٢) م ٢٣ / ١ .

(٣) م ٢٣ ' ٢ .

٣ - أن يكون مصدر الضرر طائرة مسجلة في دولة أخرى من الدول الموقعة على الاتفاقية^(١). وتطبيقاً لذلك ، لا تنطبق الاتفاقية ، لو تحقق الضرر في إقليم دولة متعاقدة ، بواسطة طائرة تحمل جنسية هذه الدولة نفسها ، لأنها تكون في هذه الحالة ، بضد علاقة وطنية بحته تخضع للقانون الوطني ، لاشان للاتفاقية بها ، لأنها تهدف إلى تنظيم العلاقات ذات العنصر الأجنبي . وإعمالاً لهذا الشرط أيضاً ، لا تنطبق الاتفاقية ، إذا كانت الطائرة مصدر الضرر ، تحمل جنسية دولة ليست طرفاً في الاتفاقية .

وتنص أحكام الاتفاقية إذا كانت الطائرة مصدر الضرر تدخل في عداد الطائرات الحربية أو التجارية أو طائرات الشرطة ،^(٢) أما طائرات الدولة الأخرى فتخضع للاتفاقية .

إلا يوجد بين مستغل الطائرة ، والمضروب ، إتفاق مسبق بشأن القواعد التي تنظم المسؤولية والتعويضات التي قد تستحق للمضروب ، فمع وجود تنظيم إتفاق للمسؤولية ، لا مبرر لانطباق الاتفاقية^(٣) .

ويساوى مع التنظيم الإتفاقي ، وجود تنظيم قانوني ، يحكم عقد العدل

(١) م د ٢٣ / ١٠١ .

(٢) م ٢٦ .

(٣) ومثال هذه الصورة ، العقود التي يتم إبرامها في الولايات المتحدة الأمريكية بين مستغلي الموانئ الجوية الخاصة ، والأشخاص الذين تقتضى أعمالهم دخول هذه الموانئ . - أنظر :

Ju GLART (michelde) - La convention de Rome du 7 octobre 1952 - relative aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface - p. 26.

الذى يربط بين مستغل الطائرة والمضروب ، وذلك كأن يكون المضروب أحد تابعى مستغل الطائرة (١)

٢٥٥ - وجدير بالذكر ، أنه إذا توافرت الشروط السابقة ، فإن الإتفاقية تنطبق ، بقطع النظر عن جنسية المسئول . فالجوهري هو مكان وقوع الضرر ، ومكان تسجيل الطائرة ، (٢) فلو أن طائرة فرنسية سقطت فى مصر ، فألحقت أضراراً بشخص لا ينتمى لدولة طرف فى الإتفاقية ، فإن الاتفاقية تنطبق ، لأن الضرر تحقق فى دولة موقعة على الاتفاقية ، وبواسطة طائرة تحمل جنسية دولة موقعة ، وعلى العكس ، لا تنطبق الاتفاقية إذا سقطت طائرة مصرية فى مصر فألحقت أضراراً بشخص ينتمى لدولة موقعة على الاتفاقية .

المطلب الثانى

أساس المسئولية عن الأضرار التى
تصيب الغير على السطح طبقاً لاتفاقية

روما عام ١٩٥٢

تأسيس المسئولية على فكرة تحمل المخاطر :

٢٥٦ - الفرض فى حالة المسئولية الناجمة عما يصيب الغير على السطح أننا إذا ما مسئولية تقصيرية ، إذ كما سبق أن رأينا ، لا تنطبق الاتفاقية فى كل حاله ثبت فيها وجود علاقه عقديه تنظم المسئولية المترتبة على الأضرار التى تصيب الغير على السطح .

() ٢٥٣

(٢) جوجلار - إتفاقية روما - ص ٣٠ لميران - سابق الإشارة - ص ٦١٩ .

والقاعدة أن المسؤولية التقصيرية في صورتها الأساسية ، تقوم على
فكرة الخطأ الذي يلتزم المضرور بإثباته . فضلاً عن إثبات الضرر
وعلاقة السببية .

٢٥٧ - ولكن ألا يحق التساؤل عن موقف الشخص الساكن في
الأرض ، والذي تدممه الطائرة ، فتودي بحياته أو تأتي على أمواله ، فكيف
يتسنى لمثل هذا الشخص أو لورثته ، اكتشاف وإثبات خطأ مستغل الطائرة ؟
وهل يكون شافياً القول بأن المضرور وقد عجز عن إثبات الخطأ ، فعليه تحمل
ما لحقه من أضرار باعتبارها من فعل القدر الذي لا يسأل عنه أحد ؟

لا يخفى أن مطالبة المضرور بإثبات الخطأ في مثل هذه الحالة ؟ تكليف
يخفف يؤدي في نهاية الأمر وفي غالب الأحوال ، إلى تحميله تبعه الحادث
أما مالك الطائرة أو مستغنها . فإنه بمنجاة من المسؤولية لأن أحداً ان يستطيع
إثبات الخطأ ، والطائرة تحلق في الفضاء .

وإذا كان ذلك متعذراً على الركاب ، بما دفع واضع اتفاقية وارسو
إلى افتراض خطأ الناقل ، فإن مثل هذا الإثبات يكون متعذراً من باب أولى
بالنسبة للغير الموجودين على الأرض ولا صلة لهم بالطائرة التي ألحقت
بهم الأضرار^(١) .

وفضلاً عما سبق ، فإن تأسيس المسؤولية التقصيرية على فكرة الخطأ ،
إنما يفترض أننا بصدد أطراف في مراكز متساوية ، بحيث يكون في مقدور
المضرور إثبات خطأ المسئول . أما في الفرض الذي تعالجه ، فنحن لسنا
بصدد مراكز متساوية ، فالمضرور شخص يباشر حياته اليومية في مزرعته

أو مكتبه أو مسكنه ، ثم تدهمه الطائرة فتحل به الكارثة ، وهو لا يملك عن نفسه أو عن أمواله دفاعاً .

ألا تعد معاملة المضرور في هذه الحالة ، كماملة المضرور الذي تصدمه سيارة في الطريق معاملة جائرة ، تجاهل التفاوت الصارخ بين مركز المضرور في الحالتين^(١) ؟

ألا يكون متطابقاً مع الإحساس الفطري بالعدالة ، أن يتحمل مستغل الطائرة ، مسئولية الأضرار التي تلحق الغير على السطح ، وذلك على أساس قاعدة الغرم بالغرم ، فستغل الطائرة يجنى ثمار إستغلالها ، فعدل أن يتحمل المسئولية عن الأضرار التي تلحقها طائرته بالغير على السطح^(٢) .

٢٥٨ — رجعت كفة هذه الاعتبارات لدى واضعي اتفاقية روما عام ١٩٣٣ ، فكرسوا مبدأ المسئولية الموضوعية ، التي تثقل عاتق المسئول في مواجهة الغير على السطح ، دون حاجة لإثبات الخطأ ، فهي مسئولية تنعقد بمجرد وقوع الضرر .

وقد سارت اتفاقية روما ١٩٥٢ على الدرب نفسه ، فنصت المادة الأولى

(١) السابق - أيضاً جوجلار — سابق الإشارة - ص ١٠ ، حيث يقرر أن ملاك السطح سيترددون في السماح للطائرات بالتحليق فوق أملاكهم ، إذا لم يكن طريق التمريض ميسراً .

(٢) انظر :

LAuré - La Convention de Rome (mai 1933) - Paris-1934 -
P - 34

ومع ذلك ، فتنة آراء تسمك بفكرة الخطأ ، على أساس تضائل مخاطر الطيران ، وتقدم الوسائل الكفيلة بكشف أسباب الحادث - أنظر عرض هذه الآراء — جوجلار ص ١١ .

على حق الغير على السطح في الحصول على تعويض عاجل في من ضرر ،
نتيجة سقوط طائرة ، أو سقوط شخص أو شيء منها ، وتتمتع المسؤولية
دون حاجة لإثبات الخطأ .

المطلب الثالث

شروط انعقاد المسؤولية

تعداد :

٢٥٩ - يتضح من نصوص الاتفاقية ، أنه يلزم لتحقيق المسؤولية عن
الضرر الذي يلحق الغير على السطح ، توافر الشروط الآتية :
أولاً : أن يكون مصدر الضرر ، طائرة في حالة طيران .

Aéronef en Vol.

ثانياً : أن يلحق الضرر بالغير على السطح .

Tiers à La Surface.

ثالثاً : توافر علاقة السببية .

ونعالج هذه الشروط تباعاً^(١)

أولاً : أن يكون مصدر الضرر طائرة في حالة طيران .

٢٦٠ - تضمنت الاتفاقية ، النص على هذا الشرط ، في الفقرة الأولى
من أولى موادها ، إذ نصت على حق المضرور في الحصول على التعويض
إذا أثبت أن الضرر ناتى عن طائرة في حالة طيران ، أو سقوط شخص
أو شيء منها .

(١) وبدى أن بحث توافر هذه الشروط من عدمه ، يفترض سلفاً أن شروط
انطباق الاتفاقية قد توافرت . بأن تكون الطائرة منجلة في إقليم دولة متعاقدة ،
وأن يتحقق الضرر على إقليم دولة موقعة على الاتفاقية فضلاً عن الشروط الأخرى
السابق ذكرها - بند ٢٥٤ .

وأول ما يثور في هذا الصدد ، هو تحديد متى تعتبر الطائرة في حالة طيران^(١) ، وقد تصدت لذلك الفقرة الثانية من المادة نفسها ، عند ما نصت على أن الطائرة تعتبر في حالة طيران ، منذ لحظة استخدام القوة المحركة بهدف الإقلاع ، وحتى اللحظة التي ينتهي فيها الهبوط .

وهذا التعريف ينصرف إلى الطائرات التي تكون أثقل من الهواء ، أما البروسات فتعتبر في حالة طيران منذ لحظة إنطلاقها وانفصالها عن الأرض ، حتى لحظة تثبيتها من جديد .

٢٦١ - مما سبق يتضح أن ثم حالة لا تير انسا ، كما لو كانت الطائرة ساجحة في الفضاء ، ولكن الذمم لا يقتصر على ذلك ، فتعتبر حالة الطيران متحققة منذ إدارة محرك الطائرة بهدف الإقلاع ، وبمفهوم المخالفة يخرج عن نطاق الاتفاقية . الأضرار التي تلحق الغير والطائرة ساكنة أو متحركة ولكن ليس بهدف الإقلاع . أو كانت تجرها قاذرة فبنا لا تعتمد الطائرة على قواها الذاتية في الحركة^(٢) .

وتظل حالة الطيران متوافرة ، حتى هبوط الطائرة وتوقفها تماماً عن الحركة ، فالأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على السطح ، بعد هبوطها وقبل توقفها تدخل في نطاق أحكام الاتفاقية ، وتنفذها المسؤولية^(٣) .

٢٦٢ - إذا ما تحدد مفهوم حالة الطيران على هذا النحو ، فسيبان أن ينتج الضرر عن سقوط الطائرة ذاتها ، أو سقوط شخص أو شيء

(١) أما تحديد المقصود بالطائرة فيرجع بشأته إلى القانون الوطني واجب التطبيق - انظر ماسبق بخصوص تعريف الطائرة .

(٢) جوجلار - اتفاقية روما - ص ١٧ - نجيس خضر - ص ٤٤٢

- دريون - ص ٩٨ .

(٣) أبوزيد رضوان - ص ١٥٦ .

منها^(١) ، ولا أهمية لظروف السقوط ، فتوافر المسؤولية حتى أو ثبت أن راكبا ألقى بنفسه عامداً بقصد الانتحار^(٢) .

ولم تمرض الاتفاقية لتحديد ماهية الضرر ، فيكون الاحتكام إلى القانون الوطني واجب التطبيق ليحدد الأضرار التي يعتد بها والتي لا يعتد بها^(٣)

ثانياً : ان يتعلق الضرر بالغير على السطح .

٣٠٣ - إن الغاية التي نفيها ما اتفاقية روما - كما سبق أن أشرنا - هي توحيد القواعد القانونية التي تحكم المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تسبب فيها الطائرات ، نتيجة سقوطها أو سقوط شخص أو شيء منها ، ولذا فهي تقتصر على حد غايتها ، تتعالج لحسب الأضرار التي تلحق بالغير على السطح وقد سبق أن أوضحنا عند دراسة نطاق تطبيق الاتفاقية ، أن أحكامها تنحصر في كل حالة : يثبت فيها وجود عقد أو قانون ينظم المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة : فإذا كان المضرور يرتبط مع مالك الطائرة أو مستغها بعقد ، يوضح كيفية تنظيم أحكام المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تسببها الطائرة ، أو إذا كان ثم قانون

(١) أما أضرار التحليق ، فقد استبعدتها الاتفاقية فينطبق بشأنها القانون الوطني - م ١ من الاتفاقية .

(٢) يعتبر الضرر متحققاً ، إذا قامت طائرة هليكوبتر برش مبيدات زراعية ، نشأ عنها قتل خلايا نحل مجاورة للأرض الزراعية التي يتم رشها - انظر جوجلار - ص ٢٢ - هامش ٦٢ .

(٣) ليتفين - سابق الإشارة . ص ٢٢٢ - جوجلار - ص ٢٢ أيضاً :

TAnesco (DAN) - La responsabilité dans la
navigation aérienne - dommages
Causés aux tiers à la surface - 1951 P. 86

ينظم هذه المسؤولية بقواعد أسرة حماية المضرور التابع لمستقل الطائرة والذي يرتبط معه بمقد عمل ، ففي هاتين الحالتين ، لا ينطبق وصف الغير ، على المضرور ، فالغير يجب أن يكون شخصا لا تربطه بالمستول أى علاقة ، فهو أجنبي عنه تماما (١) .

٢٦٤ - ويلزم أن يكون هذا الغير على السطح ، شاملا اليابسة والآنهار والمياه الإقليمية (٢) . ويستوى أن يتحقق الضرر في أى من هذه المناطق ، مادامت جميعها تتبع سيادة دولة من الدول الموقعة على الاتفاقية وتعتبر السفينة أو الطائرة المسماة الراسية أو الموجودة في البحر المال جزءاً من إقليم الدولة التي تحمل عليها ، فإذا كانت هذه الدولة من دول الاتفاقية ، فإن الأضرار التي تتحقق وتلاحق بتلك السفينة أو هذه الطائرة ، تعتبر أضراراً على سطح هذه الدولة ، وتسرى بشأنها اتفاقية روما (٣) .

١١ . ليتفين - سابق الإشارة - ص ٩٢٢ - كارتو - سابق الإشارة

- ٢٧٢ -

(٢) ويشور التساؤل عن الأضرار التي قد تتحقق على سطح ما يسمى بحيز الفضاء *Ille de l'espaces* ، فتمت محطات فضاء وأجهزة وأقمار تدور في الفضاء ، يستكشف بها الإنسان الكون ، وهي مملوكة لدول تملك التحكم فيها من محطات أرضية تتعامل معها ، فهل تنطبق اتفاقية روما على الأضرار حتى لو تحققت على سطح منشآت الفضاء ؟

ينهب جوجلار إلى ترجيح عدم انطباق اتفاقية روما في هذا الفرض ، ونعتقد صحة هذا الترجيح ، فالاتفاقية أبرمت لحماية المضرور على سطح كوكبنا الأرضي ، وليس المضرور الذي قد يوجد يوماً ما في فضاء هذا الكوكب - أنظر جوجلار - اتفاقية روما - ص ٢٣ .

(٢) م ٢٢ من الاتفاقية .

ثالثاً : توافر علاقة السببية

٣٦٥ - إن اعتبار مسئولية مسئول الطائرة ، قبل الغير على السطح ، مسئولية موضوعية ، لا يعنى الاستثناء عن رابطة السببية ، وإنما يعنى لحسب أن هذه الرابطة لا يلزم توافرها بين خطأ وضرر ، وإنما يجب أن تتوافر بين الضرر والطائرة ذاتها ، بأن تسقط أو يسقط منها شيء أو شخص .

وقد نصت المادة الأولى على أنه لا مجال للتعويض ، إذا لم يكن الضرر نتيجة مباشرة للواقعة التي يمرى إليها حدوثه ، واكتفت الاتفاقية بذلك ، دون تحديد معيار يمكن أن يكون فارقاً بين الضرر المباشر وغير المباشر ^(١) . إزاء هذا الصمت ، لا مذبوحة عن ترك الأمر لتقدير القاضى الذى يعرض عليه النزاع ، فهو الذى يتولى وضع المعيار مستهدياً بأحكام قانونه الوطنى ^(٢) .

ويذهب البعض ، ^(٣) إلى أنه بالنسبة لقانوننا المصرى ، يجب الاستهداء بنص المادة ٢٢١/١ من القانون المدنى ، والتي تعالج علاقة السببية بين الخطأ والضرر ، فتستلزم أن يكون الضرر نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام . والواقع أننا مع التسليم بضرورة تطبيق القانون الوطنى ، نظراً لصمت الاتفاقية ، إلا أن النصوص الوطنية واجبة التطبيق ، ليست هى النصوص التي تعالج المسئولية التقديرية القائمة على خطأ واجب الإثبات ، وإنما يجب البحث فى النصوص التي تعالج مسئولية حارس الأشياء غير الحية ، فيلزم أن

(١) م ١ من الاتفاقية حيث نصت على أنه : لا مجال للتعويض ، إذا لم يكن الضرر نتيجة مباشرة للواقعة التي أنتجت .

(٢) دريون - سابق الإشارة - فقرة ١٠٤ هامش ١٠ - ليتين

- ص ٣٣٢ .

(٣) الأسيرطى - سابق الإشارة - ص ٣٠٦ .

يكون الضرر نتيجة مباشرة لتدخل الشيء ، أي لسقوط الطائرة أو سقوط شخص أو شيء منها ، وعلة ما ذهب إليه ، أننا لسنا بصدد مسئولية خطئية ، وإنما مسئولية موضوعية ، يكفي لانقضاء تحقق الضرر الناشئ عن الشيء . فالسببية لا تبحث توافرها من علته في ضوء مسلك المسئول ولكن في ضوء تدخل الشيء وعلاقته بالضرر .

وترتيباً على ما سبق ، فإن النصوص واجبة التطبيق في حالة انعقاد الاختصاص للقانون المصري ، هي للنصوص المتعلقة بحراسة الأشياء غير الحية أن المادة ١٧٨ من القانون المدني المصري . وطبقاً لهذا النص ، يجب أن يكون الضرر ناتجاً عن تدخل الشيء إيجابياً في إيقاع الضرر^(١) ، كأن تسقط الطائرة أو يسقط شيء أو شخص منها ، وبمجرد وقوع الضرر يفترض أن الشيء قد تدخل تدخل إيجابياً ، ويبقى المسئول حتى ذلك بإثبات السبب الأجنبي ، وهو حكم يخالف أحكام اتفاقية روما الخاصة بوسائل دفع المسئولية والتي لا تسمح بدفعها إلا بإثبات خطأ المضرور كما سئى^(٢) .

أضرار السطح الناجمة عن تصادم الطائرات :

٢٦٧ — ثور الصعوبة في حالة ما إذا كانت الأضرار التي لحقت الغير على السطح نجمت عن تدخل أكثر من طائرة ، كأن تصطم طائرتان ، تسقط

(١) جمال زكي — سابق الإشارة — ص ٥٥٦ .

(٢) ويلاحظ أن القاضي المصري إذا كان حراً في تقدير توافر علاقة السببية ، إلا أنه عند فحص وسائل دفع المسئولية ، يلتزم بأحكام اتفاقية روما ، وإذا توافرت شروط تطبيقها ، وبالتالي لن يستطيع المسئول دفع مسئوليته عن طريق آخر سوى إثبات خطأ المضرور . وتبرز هذه الملاحظة من أجل الاختلاف بين القانون المصري واتفاقية روما من الناحية العملية .

كلاًهما على أملاك الغير فتلاحق بهم أضراراً . ونظراً لصعوبة تحديد المسئول، نصت الاتفاقية^(١) على أنه في حالة تصادم طائرتين أو تعارضهما في الحركة ، أو اشتراك أكثر من طائرة في إحداث الضرر ، فإن مستغل كل طائرة ، يعتبر مسئولاً طبقاً لأحكام الاتفاقية روما .

وينحاز النص بهذا لصالح المضرور . إذ من المتصور وجود خطأ من جانب إحدى الطائرتين فحسب ، مما يجعل مساواة مستغل الطائرة الأخرى على غير أساس^(٢) .

ولكن لا نثريب على مسدك واضع الاتفاقية في هذا المقام ، إذ تقوم المسؤولية طبقاً لأحكام الاتفاقية على فكرة المسؤولية الموضوعية . حيث لا يلزم لانعقادها بحث مسدك المسئول ، وما إذا كان قد توافر في جانبه خطأ أو لم يتوافر .

المطلب الرابع

تحديد شخص المسئول

نحدد المقصود بمستغل الطائرة :

٢٦٨ - ألقت اتفاقية روما ، الالتزام بالتعويض على عاتق مستغل طائرة exploitant de l'aéronef ، وأكدت بصدد تحديد المسئول بالنص على أنه ، الشخص الذي يستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر .

ونعتقد أن المسئول ، يجب تحديده في ضوء الغاية التي تسعى اتفاقية روما إلى تحقيقها ، ألا وهي تعويض الغير على السطح ، عما قد يلحقهم من أضرار

(١) م ٧ من الاتفاقية .

(٢) جوجلار - سابق الإشارة - ص ٣٤ .

حين جراء سقوط الطائرة ذلتها ، أو سقوط شخص أو شيء منها ؛ فالمستعمل إذا هو الشخص الذي يتسبب في تحليق الطائرة وقت وقوع الضرر ، فهذا الشخص هو الذي يهتم وبالتالي وجب أن يتحمل الغرم . وسيان أن يياشر هذا الشخص العمل بنفسه ، أو يياشره لحساب آخر ؛ فقائد الطائرة لا يعد مستعملاً لها ، لأنه لا يقودها لحساب نفسه ، ولكن لحساب الشركة التي يعمل فيها ^(١) ، فهذه الشركة هي صاحبة الحق في توجيه الطائرة ملاحياً وتجارياً ، وبالتالي تعتبر هي المستغل طبقاً لأحكام الاتفاقية ، وتسال عن الأضرار التي تلحق بالغير على السطح .

٢٦٥ - وكما عرفنا فيما سبق . فإن الطائرة يمكن أن تكون محلاً لعقد إيجار ، سواء أتم تأجيرها عارية عن طاقها أم به . ومثار التساؤل في هذه الحالة هو تحديد من هو المستغل المسؤول عن أضرار تسببها الطائرة للغير على السطح .

يمكن في ضوء تحديد صفة المستغل على النحو السابق ، القول بأنه في حالة تأجير الطائرة فقط . فإن المستأجر هو الذي ينطبق عليه وصف المستعمل سواء باشر ذلك شخصياً أو عن طريق طاقم يعمل لحسابه ، بينما لا يكون للمؤجر في هذه الحالة أي سلطة أو إشراف أو توجيه على الطائرة .

أما إذا تم تأجير الطائرة مزودة بطاقها ، وظلت تبعية الطاقم للمؤجر يتولى

(١) وتتحقق مسؤولية الشركة أو المستغل محدداً على النحو الوارد بالمتن ، حتى لو خرج تابعوه عن اختصاصهم ، طالما أن الضرر وقع بمناسبة أداء وظائفهم فلا أن قائد الطائرة . غير مسارها ، فالحق ضرراً بالغير على سطح دولة لم يكن ينضمها خط السير الأصلي كما حدده المستغل ، فإن هذا يظل مسئولاً .
انظر م ٢/٢ ب من الاتفاقية .

توجيهه ، فإن المؤجر يعتبر مستقلاً يسأل خبقاً لاتفاقية روما (١) .

والفرض في صورتي التأجير السالف ذكرهما ، أن المستأجر يستأثر بالطائرة طوال مدة الإيجار ، أما إذا لم يتحقق هذا الاستئثار ، بأن ظلت سيطرة المؤجر قائمة على الطائرة المؤجرة في الفترات التي لا يستعملها فيها المستأجر ، كما يحدث في الاستئجار بالساعة في نوادي الطيران ، أو الاستئجار لمدة قصيرة تظل فيها رقابة المؤجر ، فقد أوردت الاتفاقية حكماً خاصاً ، يقضى باعتبار وصف المستأثر على المؤجر مادام استئثار المستأجر غير متحقق ، وبشرط ألا تزيد مدة الإيجار على أربعة عشر يوماً ، وبشرط أن يقع الضرر إبان هذه المدة . ويسأل المستأجر متضامناً مع المؤجر طبقاً لقواعد الاتفاقية وفي الحدود التي تضمنتها بخصوص التعويضات (٢) .

ويبرز هذا الحكم بوضوح ، الفكرة المسيطرة على أذهان واضعي الاتفاقية عند تصديقهم لتحديد صفة المستأثر ، فحرصهم على أن يجد المضرور شخصاً ملئاً يستطيع اقتضاء التعويضات منه ، دفعهم إلى التوسع في إضفاء صفة المستأثر على نحو يحقق الغاية التي ترمي الاتفاقية إلى تحقيقها وهي ضمان حصول المضرور على تعويض مالحقه من أضرار .

تحديد المسئول في حالة الاستيلاء على الطائرة :

٢٧٠ - يثور التساؤل عن تحديد المسئول ، في حالة الاستيلاء على

(١) انظر - لينين - ص ٢٣٤ - الأسبوطي - ص ٣٨٤ وقد نصت المادة ٢ / ٢ من الاتفاقية على أن صفة المستأثر تظل أصيقة بمن احتفظ لنفسه بحق التوجيه النهائي حتى لو جرد غير استعمال الطائرة . وهو حكم يشمل صورة التأجير الواردة بالمتن .

٢١ م ٢ من الاتفاقية - وانظر في التمهيد - جوجلار - ص ٤٤ - الأسبوطي ص ٨٥ حيث يصف هذه الحالة بوصف الاستعمال العرضي .

الطائرة واستعمالها رغماً عن صاحب الحق في استعمالها . لم يكن مقبولا أن يظل هذا الشخص مشغولاً ، وقد ثبت أن الطائرة عندما ألحقت الضرر بالغير كانت تحت سيطرة وتوجيه المستول عليها رغماً عن صاحب الحق في استعمالها^(١) ، لذلك نصت المادة ٢/١٢ من الاتفاقية ، على أنه « إذا استولى شخص على طائرة بطريق غير مشروع واستعملها دون موافقة صاحب الحق في استعمالها ، فإن مسئوليته تكون غير محدودة » .

ومفاد هذا النص ، أن الحدود العليا لمبالغ التعويض والتي تتضمنها الاتفاقية ، لا يستفيد منها غاصب الطائرة ؛ وهو حكم منطقي .

تحديد المسئول في حالة استعمال الطائرة دون رضا صاحب الحق في استعمالها :

٢٧١ - تختلف هذه الحالة عن الحالة السابقة ، التي تفترض الاستيلاء على الطائرة بطريقة غير مشروعة ، أما في هذه الصورة ، فلا وجود للاستيلاء ، حتى لو كانت الطائرة في حيازة مستأجر استبقاها بعد انتهاء الإيجار ، واستعملها ، فإنه يعتبر استعمالاً دون رضا صاحبها ، وكذلك استعمال المودع لديه للطائرة ، يدخل في صور الاستعمال رغماً عن صاحب الحق^(٢) .

ونظراً لأن صاحب الحق الشرعي ، تتوفر له الوسائل القانونية ، للرجوع على المستعملين في مثل هذه الحالات ، فإنه يكون مقصراً إذا تقاعس في استخدام هذه الوسائل المتاحة له ، لذلك نصت المادة الرابعة على أنه يظل مشغولاً إلى جانب المستعمل غير الشرعي ، وتحدد مسئوليتها بالحدود الواردة في الاتفاقية .

ومسئولية صاحب الحق الشرعي ، في هذه الحالة ، تقوم على الخطأ ،

(١) انظر دريون - بند ١٢٥ جوجلار ص ٤٥ .

(٢) جوجلار - سابق الإشارة - ص ٤٦ .

ويتضح ذلك من المادة الرابعة التي تخوله ، إمكانية إثبات بذله العناية اللازمة لتجنب الاستعمال غير المشروع لطائرته ، ونعتقد أن المضرور لا يلتزم بإثبات تقصير صاحب الحق ، وإنما على هذا الأخير نفي التقصير ، فالمادة بصياغتها تتم عن إقامة قرينة على توافر الخطأ ، وهي قرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها^(١) .

هذا الفهم لا نجد تداخلاً بين هذه الصورة التي نعالجها والصورة السابقة التي يلزم فيها أن يتحقق استيلاء على الطائرة ، يتبعه استعمالها ، وهو ما يتحقق في حالة السرقة والخطف ، أما في حالة الاستعمال رغماً عن صاحب الحق ، فلا يوجد استيلاء سبق الاستعمال لأنه متى وجد الاستيلاء تدخل في دائرة "صورة السابقة"^(٢) .

لذلك لا نجد صحيحاً ما يذهب إليه البعض^(٣) من أن المستغل غير الشرعي تكون مستواه مطلقاً . إذ أن الحرمان من الاستفادة من حدود المسئولية الواردة في الاتفاقية ورد بشأن المستولى على الطائرة الذي اتبع الاستيلاء

(١) نصت المادة الرابعة على أنه ، إذا استعمل شخص طائرة دون رضا صاحب الحق في توجيهها ملاحياً ، فإن هذا الأخير ، يكون مسئولاً بالتضامن مع المستغل غير الشرعي ، إلا إذا أثبت أنه بذل العناية المطلوبة لتجنب هذا الاستعمال ،

واضح من هذه الصياغة أن صاحب الحق الشرعي هو الذي يلتزم بإثبات بذل العناية . ويتفق هذا الفهم ورعاية مصالح المضرور ، كهدف تسعى الاتفاقية لتحقيقه - انظر عكس ذلك - أبو زيد وعنوان - ص ١٦٥ هامش ٢ .

(٢) جوجلار - ص ٤٤ حيث أورد آراء قريبة من هذا الرأي الوارد بالمتن خاصة بالحاشية رقم ٤١ .

(٣) الأسيوطي - سابق الإشارة - ص ٢٨٧ .

بالاستعمال ، لذلك فإننا نعتقد أن المستعمل غير الشرعى يستفيد من تحديد المسؤولية ، إذا توافر التضامن مع صاحب الحق الشرعى بالمقصر^(١) .

تحديد المسئول في حالة تعدد الطائرات المسببة للضرر :

٢٧٢ — سبق أن أشرنا ، إلى أنه في حالة تصادم الطائرات ، أو تسبب أكثر من طائرة في إحداث الأضرار التي لحقت بالغير على السطح ، فإن مستغل كل طائرة يعد مسئولاً قبل الغير ، ويمكن تفويض الرجوع على أيهم ، ويكون كل مستغل مسئولاً طبقاً لشروط الاتفاقية وفي الحدود القصوى للتعويضات .

ملكية الطائرة قرينة على توافر صفة المستغل :

٢٧٣ — تبسيراً على المضرور ، الذى قد يتعذر عليه تحديد مستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر ، نصت المادة ٣/٢ على أن المالك الذى يظهر اسمه في سجل الطائرات ، يفترض أنه المستغل المسئول ، ويستطيع هذا المالك إثبات عكس هذا الافتراض ، بأن يثبت أنه لم يكن مستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر ، وأن يقوم بإدخال المستغل في الدعوى المقامة عليه .

(١) أما في حالة تحقق مسؤولية المستعمل غير الشرعى وحده ، بأن أثبت صاحب الحق بذل العناية المطلوبة ، فتصبح مسؤولية المستعمل وحدها متوافرة ولا تنطبق الحدود الواردة في الاتفاقية ، لأن إثبات بذل العناية يعنى أن المستعمل غير الشرعى تحول إلى غاصب عما يدخله تحت طائلة النص الخاص بالاستيلاء غير الشرعى على الطائرة والذي يجعل المسؤولية في هذه الحالة بلا حدود .

المطلب الخامس

وسائل دفع المسؤولية

نصها :

٢٧٤ - عرفنا فيما سبق ، أن الاتفاقية ، جعلت من مسؤولية مستغل الطائرة مسؤولية موضوعية ، لا تقوم على الخطأ ، وإنما يكفي لانتقالها توافر الضرر الناتج عن تدخل الطائرة على التفصيل السابق عرضه .

ومنطقي في ظل مسؤولية موضوعية ، أن يضيق نطاق دفع المسؤولية ، فنجد أن اتفاقية روما تورد وسائل دفع المسؤولية ، فتقتصر على خطأ المضرور ، أو وجود نزاع لمصلحة ، أو استيلاء الدولة على الطائرة . ولا يجوز الاستناد إلى دفع فرع أخرى ، مادامت اتفاقية روما هي المختصة بحكم النزاع ، حتى لو كان القانون الوطني يسمح بقبول دفع فرع تزيد على ماورد بالاتفاقية ، فيقتصر إعمال نص من التشريع الوطني على المنازعات التي لا توافر بالنسبة لها شروط سريان اتفاقية روما .

ونعالج فيما يلي الدفع التي نصت عليها الاتفاقية .

أولاً - خطأ المضرور :

٢٧٥ - نصت المادة السادسة من الاتفاقية ، على أن المسئول لا يلتزم بأي تعويض ، إذا أثبت أن الضرر ، يرجع كلية إلى الشخص الذي لحقه الضرر أو إلى تابعي هذا الشخص .

فالمستغل هو الذي يتعاضد بسببه إثبات خطأ المضرور ، الذي أدى إلى وقوع الضرر ، وأن هذا الخطأ وسعده هو مصدر هذا الضرر ؛ كما لو أثبت أن المضرور هرع إلى أرض المطار ، عند هبوط الطائرة التي قتل أبنائه ، فدمته

الطائرة التي لم تكن قد توقفت عن حركتها، أو أن ثبت أن المضرور، أصيب نتيجة محله سرعة أحد الطرود واستخلاصه من بين جسام الطائرة المشتعلة .

٣٧٦ - ويستوى أن ينجح مستغل الطائرة في إثبات خطأ المضرور، أو أخطأ تابعي هذا المضرور، كمن يثبت إهمالهم في مكافحة النيران، مما أدى إلى امتدادها إلى أملاك متبوعهم، رغم توفر وسائل الإطفاء تحت أيديهم . ومع ذلك، فقد أعطت الاتفاقية للضرور، مكنة وحسن هذا الدفع وذلك إذا أثبت، أن تابعيه تصرفوا خارج حدود اختصاصهم، كمن يثبت أن تابعيه غير الفنيين، قاموا بالبحث في عازن الوقود الملتهبة بالمصنع، مما أدى إلى امتداد النيران للمدلة في الطائرة إلى منشآت المصنع .

ولم يلاحظ هنا الفارق بين موقت وأخرى الاتفاقية من المستغل للمسئولة، وموقفهم من المضرور، فهذا يستلزم تأكيد دفع المسئول، إذا أثبت أن تابعيه تصرفوا خارج حدود اختصاصهم، أما المسئول فإنه يسأل عن تابعيه سواء تصرفوا داخل أو خارج حدود اختصاصهم . وهذه التفرقة لا يبررها، إلا التمسك وانحياز الاتفاقية لصالح المضرور، وهو انحياز مرغوب فيه، لأن المضرور، يحتاجه تنكارة على نحو لا يملك إزاله حيلة مما جعل نصيب الاتفاقية متبقة عندما تحاصر دموع المسئولية التي تقو لها المسئول . لذلك فالتساؤل مع الفنيين^(١)، بعدم وجود ما يبرر التفرقة في مسألة أخطاء تابعي المسئول، وأخطاء تابعي المضرور^(٢) .

(١) الأسير على - سابق الإشارة - ص ١٠٥، هامش ٢ - جوجلار - ص ٥٥ .

(٢) ويلاحظ أن خطأ المضرور إذا اقتصر على المساعدة في أحداث الضرر،

فإن الالتزام بالتعويض يظل قائماً ولكن يختص التعويض بنسبة تعادل قدر مساهمة خطأ المضرور في أحداث الضرر .

ثانياً - المنازعات المسلحة والاضطرابات المدنية :

٢٧٧ - طبقاً لنص المادة الخامسة من الاتفاقية ، لايجب أن يكون مستغل الطائرة بتعويض الغير على السطح ، إذا أثبت للمسئول ، أن الضرر نتج مباشرة عن وجود منازعات مسلحة أو اضطرابات مدنية ، تسببت في سقوط الطائرة أو سقوط أشخاص أو أشياء منها .

ويشمل تعبير المنازعات المسلحة : الحروب بين الدول ، كما أنه يشمل الحرب الأهلية ، فضلاً عن حالات العصيان المدني والاضطرابات الداخلية التي قد تشمل مرافق الدولة ، فتعوق حسن سير العمل بالمطارات ، مما يترتب عليه عدم إرشاد الطائرات أو سوء الخدمات ، الذي قد يؤدي إلى سقوط الطائرة وإلحاق الأضرار بالغير على السطح .

وبدعي أن المسئول لا يستفيد من هذا الدفع ، إذا كان يعلم مسبقاً بوجود المنازعات أو الحروب أو الاضطرابات ، ومع ذلك أصر على استمرار الطيران والهبوط في مطارات الدول التي تسودها هذه الأحداث (١) .

ثالثاً - استيلاء السلطة العامة على الطائرة :

٢٧٨ - وقد تضمنت المادة الخامسة هذا الدفع أيضاً ، فنصت على أن المستغل لا يسأل عن التعويض ، إذا حرم من استعمال طائرته ، بأمر صادر من السلطة العامة .

فلا يتصور نشأة المسؤولية أصلاً في هذه الصورة ، لأن المستغل - كما سبق أن أشرنا - هو مستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر ، وفي هذا

== كما أن الدفع بخطأ المضرور ، يجوز للمسئول التمسك به سواء في مواجهة المضرور ، أو كل من يرفع الدعوى كالورثة في حالة وفاة مورثهم .

- انظر المادة السادسة من الاتفاقية في فقرتها الثانية .

(١) الأسيوطي - سابق الإشارة - ص ٢٩٣ .

معرض ، صدر أمر السلطة العامة بنزع الطائرة من يد مستعملها وبالتالي لا يتصور بقاؤه مستغلا ، وإنما ينصرف هذا الوصف إلى السلطة العامة التي تستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر .

وقد حدا هذا ببعض^(١) إلى القول ، بأن أثر هذا الدفع ، يقتصر على تغيير المسئول ، فتحل الدولة محل مالك أو مستغل الطائرة التي نزلت منه .

ولكننا نعتقد أن هذا القول ، غير صحيح على إطلاقه ، إذ من المتصور أن تستولى الدولة على الطائرة ، وتخصصها للأعمال الحربية أو لخدمة الجمارك أو الشرطة ، مما يخرجنا من نطاق تطبيق اتفاقية روما بصفة كلية ، ويكون متعباً الاتجاه إلى قواعد القانون الدولي أو الداخلي الذي يعالج مسؤولية الدولة .

٢٧٩ — وجدير بالذكر في نهاية عرضنا لوسائل دفع المسؤولية ، أن المستغل لا يملك دفع مسئوليته . استناداً إلى أي سبب عدا ماسبق فهو لا يستطيع التنصل من مسئوليته ، حتى لو أثبت القوة القاهرة^(٢) .

(١) السابق - ص ٣٣ -

(٢) هذا مع ملاحظة الحالة الخاصة ، السابق معالجتها ، والتي يمتنع فيها المستغل دفع مسئوليته ، بنفي الخطأ ، ونقصد بذلك حالة المسؤولية الناجمة عن التعسير في حراسة الطائرة ، مما أتاح استعمالها استعمالاً غير مشروع رغماً عن إرادة المستغل . فقد أجازت الاتفاقية دفع مسئوليته بإثبات بذله العناية اللازمة لمنع أو تجنب الاستعمال غير الشرعي .

المطلب السادس

دعوى المسئولية

الحكمة المختصة :

٢٨٠ - طبقاً لنص المادة ٢٠ ، يختص بنظر دعوى المسئولية ، قضاء الدولة التي وقع فيها الضرر ، وقد لوحظ في ذلك ، التبدير على المضرور حيث يسمل أمامه الالتجاء فوراً إلى قضاء الدولة التي أضر فيها مما يسمل له ، حسن إعداد دعواه وتدعيمها بالأدلة ، نظراً لتولى جهات التحقيق في هذه الدولة ، فحص الحادث وتحديد الأضرار ، مما يسهم في المساعدة على سرعة البت في النزاع .

أما بالنسبة للدعى عليه : أى مسئول الطائرة ، فسيان بالنسبة له اختصاص قضاء أى دولة ، لأن الاتفاقية تتبعه بأحكامها أينما تمت مقاضاته ، فمسئوليته موضوعية ، لا يتسنى له دفعها إلا في الحدود الضيقة السابق ذكرها^(١) .

٢٨١ - ويلاحظ أن قاعدة الاختصاص سالفة الذكر ، لا تعتبر قاعدة آمرة ، إذ أبحاث الاتفاقية للأطراف الاتفاق على اختصاص محكمة أخرى بشرط أن تكون هذه المحكمة في دولة من الدول الموقعة على الاتفاقية . وفي حالة تعدد المضرورين ، ويقام أحدهم برفع دعواه ، طبقاً لقاعدة الاختصاص سالفة الذكر ، فإنه لا يمتنع بتنام مثل هذا الاتفاق بين المسئول ومضرور آخر .

وفضلاً عما سبق ، فإن الاتفاقية أجازت للأطراف ، الاتفاق على الاحتكام إلى لجنة تحكيم وعرض النزاع عليها^(٢) .

(١) هوجلار - سابق الإشارة - ص ١٥٢ .

(٢) م ٢٠ من الاتفاقية .

ميعاد رفع الدعوى :

٢٨٢ - يجب أن ترفع الدعوى ، أو أن يعلن بها المستغل ، قبل انقضاء مدة ستة شهور ، تحسب من تاريخ الواقعة المنشئة للضرر ، فإذا رفعت الدعوى ، بعد انقضاء هذا الميعاد ، فإن مصير المضرور المتراخي يتوقف على ما تم بشأن دعاوى المضرورين الآخرين ، فإذا استغرقت الأحكام في هذه الدعاوى مبالغ التعويض الجائز الحكم بها طبقاً للاتفاقية ، فإن المضرور المقصر سيرجع خالٍ أو فاض ، أما إذا لم يحدث مثل هذا الاستغراق ، فيمكنه الحصول على التعويض في حدود ما يبق من الحدود القصوى التي تسمح بها الاتفاقية^(١) .

ويبرر تحديد هذا الميعاد ، بالرغبة في عدم السماح للمضرور الذي يتقاعس في رفع دعواه ، بتعطيل المضرورين الذين سارعوا برفع الدعاوى في موعدها المحدد^(٢) .

تقديم الدعوى :

٢٨٣ - تتقدم دعوى المسؤولية ، بمعنى عامين من تاريخ وقوع الفعل الضار وتحسب المدة ، وآثار وقفها أو انقطاعها طبقاً للقانون الوطنى واجب التطبيق ، وهو غالباً يكون قانون الدولة التي وقع فيها الضرر .

وأياً كانت آثار الوقف أو الانقطاع ، فإن الدعوى تنقضى بمضى ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الحادث ، فكأن الاتفاقية ، حددت حداً أقصى لا يمكن لأسباب الوقف أو الانقطاع أن تتجاوزه في مد مدة التقدم .

== وذا ألزمت الاتفاقية ، الدول الأطراف ، باتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لإعلان أطراف الدعوى والمعنيين بها (م ٢٠/٢) ، كما ألزمت هذه الدول بالسعى قدر إمكانها لجعل الاختصاص بنظر دعاوى التعويض أمام محكمة واحدة وذلك حتى يتسنى مراعاة الحدود القصوى للتعويضات التي قد يقضى بها طبقاً لاعتبارات الاتفاقية .

(١) م ١٩ من الاتفاقية .

(٢) جوجلاو - ص ١٦٣

تنفيذ الأحكام :

٢٨٤ — عنت الاتفاقية بوضع العديد من القواعد التفصيلية الخاصة بتنفيذ أحكام التعويض ، وذلك لضمان حصول المضرور على التعويض الذي قد يحكم به لصالحه .

تحقيقاً لهذا الهدف ، نصت الاتفاقية على أن الأحكام النهائية الصادرة من المحكمة المختصة ، والتي تعتبر قابلة للتنفيذ طبقاً لقانون هذه المحكمة ، تصلح سنداً للتنفيذ ، في أي دولة من الدول الموقعة على الاتفاقية ، طالما توجد فيها موطن المدعى عليه أو مركز نشاطه الرئيسي ، وإذا لم تكف أموال المسئول في هذه الدولة ، فإن الأحكام تصلح سنداً للتنفيذ في أي دولة متعاقدة يوجد فيها أموال للمحكوم عليه^(١).

وأجازت الاتفاقية للمحكمة رفض طلب التنفيذ في الحالات الآتية^(٢) :

- ١ — إذا صدر الحكم في غيبة المدعى عليه ، الذي لم يكن يعلم بالدعوى .
- ٢ — إذا منع المدعى عليه من الدفاع عن مصالحه .
- ٣ — سبق صدور حكم أو قرار تحكيم حائز لقوة الشيء المقضي به طبقاً لقانون الدولة المطلوب إجراء التنفيذ فيها .
- ٤ — إذا صدر الحكم تأسيساً على طرق تدليسية باشرها أحد الأطراف .
- ٥ — عدم توافر الصفة في طالب التنفيذ .
- ٦ — مخالفة الحكم للنظام العام في الدولة التي يطلب فيها التنفيذ .

ويجب تقديم طلب التنفيذ في موعد أقصاه خمس سنوات من تاريخ صدور الحكم المطلوب تنفيذه^(٣).

(١) ٤/٢٠٢

(٢) ٧٠٥/٢٠٢

(٣) ١٢/٢٠٢

المطلب السابع

لقواعد الخاصة بالتعويضات

المسئولية المعنوية :

٢٨٥ - تحقيقاً للتوازن بين مصالح المضرورين من جهة ، ومصالح مؤسسات الطيران من جهة أخرى : أقرت الاتفاقية المسئولية على فكرة تحمل التبعة فأعفت المضرورين من عبء إثبات الخطأ ، ثم حددت مسئولية المستغل فوضعت حدوداً قصوى للتعويضات التي قد يقضى بها عليه .

ويحقق وجود هذه الحدود القصوى ، إمكانية تأمين المستغل على مسئولياته حيث يفسى لشركات ومؤسسات التأمين تقدير ما قد تواجهه من مخاطر والمبالغ المحتملة دفعها في حالة تحقق الخطر المأمور منه .

٢٨٦ - وقد وضعت الاتفاقية حدوداً قصوى للتعويضات ، وربطت هذه الحدود بوزن الطائرة ، فيرتفع الحد الأقصى كلما زاد وزن الطائرة ، كما هو محدد في شهادة صلاحية الطائرة . ومنظور في ربط الحد الأقصى بوزن الطائرة ، الصلة بين قيمتها ووزنها ، وهو أمر قد لا يكون مطرداً في جميع الأحوال^(١) .

٢٨٧ - وقد وضعت الاتفاقية^(٢) الحدود القصوى بالنسبة لكل طائرة وكل حادث على النحو الآتي :

١ - ٥٠٠.٠٠٠ فرنك فرنسي بالنسبة للطائرات التي تزن ألف كيلو جرام أو تقل عن ذلك .

(١) الأسبوط ص ١٠٠ .

(٢) م ١١١ من الاتفاقية .

٢ — ٥٠٠.٠٠٠ فرنك + ٤٠٠ فرنك عن كل كيلو جرام بعد الألف ،
بالنسبة للطائرات التي يزيد وزنها على ألف كيلو جرام ولا يتجاوز ٦٠٠٠
كيلو جرام .

٣ — ٢٥٠.٠٠٠ فرنك + ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو جرام بعد
٦٠٠٠ كيلو جرام بالنسبة للطائرات التي يزيد وزنها على ذلك ، ويقل عن
٢٠.٠٠٠ كيلو جرام .

٤ — ٦٠٠.٠٠٠ فرنك + ١٥٠ فرنك عن كل كيلو جرام بعد
٢٠.٠٠٠ كيلو جرام بالنسبة للطائرات التي تزيد على ذلك ولا تتجاوز
٥٠.٠٠٠ كيلو جرام .

٥ — ١٠٠.٠٠٠ فرنك + ١٠٠ فرنك عن كل كيلو جرام بعد ٥٠.٠٠٠ د
بالنسبة للطائرات التي تزيد على ذلك .

وفضلاً عن هذه الحدود ، وضعت الاتفاقية حد أقصى للتعويض لكل
مضرور في حالة الوفاة أو الإصابة^(١) ، فجعلت التعويض لا يتجاوز ٥٠٠.٠٠٠
فرنك ، والمقصود بوضع هذا الحد ، عدم السماح بتفاوت تقدير قيمة
الإنسان باختلاف الدول^(٢) ، فضلاً عن تيسير عملية التأمين .

حالة تجاوز التعويضات المنصوص بها للحدود القصوى .

٢٨٨ — نصت الاتفاقية على أنه في حالة زيادة المبالغ المحكوم بها
كتعويضات للحدود القصوى الواردة بالاتفاقية ، تتبع القواعد الآتية^(٣) :

(١) إذا تعلق الأمر بأضرار وفاة أو إصابة فقط ، فيتم تنفيذ

(١) م ٢٠١

(٢) جورج لار - سابق الإشارة - ص ٧٦ .

(٣) م ١٤٤

التعويضات المستحقة لكل مضرور أو ورثته ، بنسبة ما قضى به لصالحه إلى المجموع الإجمالي للتعويضات .

(ب) إذا تعلق الأمر بأضرار وفاة أو إصابة ، فضلاً عن أضرار لحقت الأموال فيبدأ بتخصيص نصف المبالغ المحكوم بها ، لتوزع بالأولوية على مستحقّي التعويضات عن أضرار الوفاة أو الإصابة ؛ ويخصص النصف الثاني لصالح المبالغ المحكوم بها لتعويض أضرار الأموال ، وإذا تبقى شيء فيخصص لتسكلة التعويض عن أضرار الوفاة أو الإصابة :

الحدود القصوى في حالة تعدد المستولين :

٢٨٩ - لا يجوز أن يتجاوز التعويض الحدود القصوى التالية :
إذا تعدد المستولون ، في حالة التأجير لمدة شهر يوماً أو حالة الممتلكات غير الشرعية ؛ وفي حالتين الحالتين ، لا يجوز أن يتجاوز ما يقضى به إلى الممتلكات والمستأجر في الحالة الأولى ، والمستغل والمستعمل غير الشرعي في الحالة الثانية ؛ الحدود القصوى التي تضمنتها الاتفاقية^(١).

أما في حالة التصادم الجوي ؛ فإن المضرور يكون له الرجوع على مسئول كل طائرة بالحدود القصوى المقابلة لوزن طائرته ، أي يستحق المضرور تعويضاً من كل مسئول على حدة . في حدود الحد الأقصى الذي ينطبق على هذا المسئول حسب وزن طائرته^(٢).

المسئولية غير العكوسة ؛

٢٩٠ - نصت المادة ١/١٢ ، على أن المضرور يكون له الحق في الحصول على تعويض ينطى كآلة ماله من أضرار ؛ أي دون تقييد بحسب

(١) ١/١٢م .

(٢) ٢/١٣م .

أقصى ، وذلك إذا أثبت أن الضرر نتج عن عمل أو امتناع متعمد من جانب المستغل أو تابعيه ، بقصد إحداث الضرر ؛ مع مراعاة أنه إذا كان العمل أو الامتناع منسوباً إلى التابعين ، فيلزم إثبات أنهم قاموا بالعمل أو امتنعوا أثناء ممارستهم لوظائفهم وفي حدود اختصاصهم .

كما نصت الفقرة الثانية . على أن المسؤولية تكون غير محدودة أيضاً إذا استولى شخص على طائرة واستعملها رغماً عن إرادة الشخص صاحب الحق في استعمالها . وينبسط حكم هذه الفقرة على حالة سرقة الطائرة أو اختطافها ، أما الاستعمال غير المشروع فتظل المسؤولية محدودة في حالة تضامن المستعمل غير الشرعى مع المستغل الذى يفشل في إثبات اتخاذ العناية اللازمة لمنع الاستعمال غير الشرعى ، أما إذا نجح في هذا الإثبات ، فإنه لا يسأل ، ويصبح المستعمل غير الشرعى وحده مسئولاً على نحو مطلق ، لأن نجاح المالك في إثبات العناية اللازمة لتجنب الاستعمال غير الشرعى ، يعنى أن المستعمل غير الشرعى أصبح غاصباً تحقق فيه وصف « المستولى ، على الطائرة ، وبالتالي تصبح مسؤوليته مطلقة .

المطلب الثامن

ضمانات المسؤولية

تعداد :

٢٩١ - تضمنت الاتفاقية بالتنظيم ، الضمانات التى يستطيع المضرور الاعتماد عليها للحصول على ما قد يستحق له من تعويضات طبقاً للاتفاقية .

وفى هذا المقام ، نجد أن الاتفاقية ، عاجلت التأمين على المسؤولية ، فضلاً عن الضمانات الأخرى التى يمكن أن نحل محل التأمين .

أولاً - التأمين على الممتلكات:

٢٩٢ - كرست المادة ١٥ من الاتفاقية ، مبدأ التأمين ، عندما نصت على أن كل دولة طرف في الاتفاقية ، يمكنها أن تطلب من مستغل الطائرة المملوكة في دولة متعاقدة أخرى ، التأمين على مسؤوليته في حدود التعويضات التي قد تستحق عليه ، طبقاً للاتفاقية .

ويعتبر التأمين كافياً ، إذا تم لدى مؤمن مصرح له طبقاً لقانون دولة تسجيل الطائرة أو الدولة التي يوجد فيها موطن المؤمن أو مركز نشاطه الرئيسي طالما أن ملأه هذا المؤمن قد تم التحقق منها بواسطة إحدى هاتين الدولتين ، ومع ذلك فيجوز للدولة التي يتم التحليق في سمائها ألا تعتبر التأمين مرضياً إذا تم على يد مؤمن غير مصرح له في دولة متعاقدة^(١) .

ولا يعتبر مليئاً . المؤمن الذي لا يدفع قيمة التعويض بعملة الدولة التي تطلبه بمقتضى حكم قضائي نهائي صادر منها ، ويظل معتبراً كذلك حتى يتم دفع هذه المبالغ .

وإذا وجدت أسباب جدية لدى دولة السطح ، تبرر لها الشك في ملأه المؤمن ، فإن لها أن تطلب أدلة تكميلية تفيد وجود هذه الملأه ، فإذا ثار النزاع بشأن قيمة وحجية هذه الأدلة ، يمكن أن يتم الأحكام إلى مجلس إدارة الإيكاو ، أو أمام محكمة تحكيم يتم تكوينها باتفاق الدول المعنية^(٢) .

٢٩٣ - ويمكن للدولة التي يتم التحليق في سمائها ، أن تستلزم حمل الطائرة لشهادة صادرة من المؤمن ، تفيد تمام التأمين طبقاً لأحكام الاتفاقية

(١) م/١٥/٣ .

(٢) ١٧/٠٥ .

وتتولى تحديد الشخص أو الأشخاص المؤمن على مسئوليتهم^(١) ، كما يمكنها أن تطلب شهادة تصدرها الدولة المسجلة فيها الطائرة ، أو الدولة التي يوجد فيها موطن المؤمن أو مركز نشاطه الرئيسي ، تفيد ملاءمة المؤمن^(٢) .

وتلتزم الدولة حالة إصدارها هذه الشهادة . بإخطار الدول الأخرى بتوقف التأمين لأي سبب سوى انتهاء مدته .

٢٩٤ - ويستطيع المؤمن أن يدفع مطالبة بالتعويض بالدفع الآتية^(٣) :

١ - دفع المستغل (المستأمن) أى الدفع بخطأ المضرور ، أو وجود منازعات مسافة أو اضطرابات مدنية أو باستيلاء الدولة على الطائرة من يد مستغلامها .

٢ - الدفع بتزوير المستندات .

٣ - الدفع بأن الضرر وقع في وقت كان قد توقف فيه سريان التأمين إلا إذا كان التأمين ، قد انقضت مدته أثناء الرحلة ؛ ففي هذه الحالة يمتد التأمين ، حتى أول هبوط يتضمنه مسار الرحلة ، ولا يمتد بأى حال أكثر من أربع وعشرين ساعة .

أما في حالة توقف التأمين ، لأي سبب آخر غير انقضاء مدته ، فإنه يستمر لصالح المضرور حتى يتم سحب شهادة التأمين ، أو لمدة خمسة عشر يوماً

(١) ٦/١٥ - ويمكن ألا تحمل الطائرة هذه الشهادة ، إذا كان قد تم تسليم نسخة منها إلى الجهة التي حددتها الدولة التي يتم التحليق في سمائها ، أو إذا تم تسليمها للإيكارو ، الذي يتولى توزيع نسخ منها على كل دول الاتفاقية .

(٢) وتظل هذه الشهادة صالحة حتى إذا تغير المستغل (٣/١٦م) .

(٣) ١٦م

تحتسب من تاريخ إخطار المؤمن للجهة التي أصدرت شهادة الضمان بتوقف التأمين^(١) .

٤ - الدفع بأن الضرر وقع خارج الحدود الإقليمية التي يغطيها التأمين إلا إذا كان الطيران خارج هذه الحدود ، تحقق نتيجة لقوة قاهرة أو نتيجة لتقديم مساعدة وجد ما يقتضيها ، أو نتيجة خطأ في الإرشاد أو القيادة أو الملاحة .

٢٩٥ - ولم تعط الاتفاقية للمضروب ، حق الرجوع المباشر على المؤمن إلا في الحالتين الآتيتين :

(أ) إذا امتد عقد التأمين ، في الحالات سالفة الذكر ، إذ لا يحدث هذا الامتداد ولا يفتح آثاره إلا لصالح المضروب ، مما يستحيل معه على المستغل (المستأمن) الرجوع على المؤمن ، فأصبح لازماً تخويل المضروب حق الرجوع المباشر^(٢) .

(ب) حالة إشهار إفلاس المستغل ، إذ ليس في إمكانه مقاضاة أحد ، مما استلزم إطلاق حرية المضروب في الرجوع على المؤمن .

ولكن لا يصح أن يتبادر إلى الذهن ، أن الرجوع المباشر على المؤمن غير متصور إلا في هاتين الحالتين إذ يمكن أن تتحقق حالات أخرى ، يتضمنها القانون الوطني الذي أحالت إليه الاتفاقية بصفة عامة ، فيما يتعلق بحالات الرجوع المباشر^(٣)

(١) ويلاحظ أن امتداد التأمين على هذا النحو ، لا يستفيد منه سوى المضروب فلا يستفيد منه المستأمن نفسه (مستغل الطائرة) ولذلك أعطت الاتفاقية للمضروب حق الرجوع المباشر على المؤمن في حالة الامتداد كما سرى - بند - ٢٦٠ .

(٢) م ١٦ / ٥ / ١ ، ب

(٣) م ١٦ / ٧ وقد تضمنت أيضاً الإحالة على القانون الوطني فيما يتعلق بحق

المؤمن في الرجوع على سواه .

ولا يستطيع المؤمن في حالة الرجوع المباشر عليه ، الدفع في مواجهة المضرور ، بطلان أو فسخ عقد التأمين المبرم بينه وبين المستغل المستول^(١).

واستكمالاً لحماية المضرور ، نصت الاتفاقية على أن مبالغ التأمين لا يمكن الجز أو التنفيذ عليها بواسطة دائي المستغل (المستأمن) طالما أن حقوق المضرور على السطح ، لم تتم تسويتها بعد^(٢).

الضمانات الأخرى :

٢٩٦ - نصت الاتفاقية^(٣) على أنه يمكن الاستغناء عن التأمين

بالمضمانات الآتية :

١ - إيداع مبالغ نقدية في الخزنة العامة للدولة الموقعة على الاتفاقية والتي تم فيها تسجيل الطائرة ، أو إيداع هذه المبالغ في بنك مرخص له بواسطة هذه الدولة .

٢ - ضمان مقدم من بنك مرخص له ، تتحقق من ملامته الدولة التي يتم فيها تسجيل الطائرة .

٣ - ضمان تقدمه الدولة الموقعة على الاتفاقية والتي تم فيها تسجيل الطائرة ، بشرط أن تقرر هذه الدولة ضمانها بالتنازل عن حصاتها القضائية . ويجب أن يخصص الضمان - أيأ كانت صورته - لسداد التعويضات التي قد يقضى بها طبقاً لأحكام الاتفاقية ، ويكون لهذه التعويضات أولوية على هذا الضمان^(٤) .

١) م/١٦/٦ .

٢) م/١٨ .

٣) م/١٥/٤ .

٤) م/١٧/١ .

٢٩٧ - وإذا كان المستغل يستغل طائرة واحدة فالضمان يجب أن يكون مساوياً للحد الأقصى الوارد بالاتفاقية والمقابل لوزن هذه الطائرة .

أما في حالة تعدد الطائرات ، فيجب أن يكون الضمان مساوياً لإجمالي المبالغ المستحقة عن الطائرتين اللتين يطبق بشأنهما أعلى الحدين^(١) .

وإذا تم تقديم طلب تعويض بالفعل ، فيجب أن يرتفع الضمان ليرقى إلى قيمة التعويض المطلوب ، حتى لو فاق الحدود السابق ذكرها ، ويجب أن يظل الضمان موازياً في القيمة ، لقيمة التعويض المطلوب حتى تم النسبة أو يرفض طلب التعويض^(٢) .

• ٢ / ١٧ م (٣)

• ٣ / ١٧ م (٤)

الفصل الثاني

التصادم الجوي

التصادم الجوي في ظل القانون المصري :

٢٩٨ - لم يواجه المشرع المصري ، التصادم الجوي بنصوص خاصة ، مما يفرض الاحتكام إلى القواعد العامة في القانون المدني ، إذ تباين المبادئ التي يثيرها التصادم البحري عن تلك التي يثيرها التصادم الجوي مما لا يدع مجالاً للقول بالقياس واستلزام حلول القانون البحري ، ويشور التساؤل عن القواعد المدنية التي يمكن الالتجاء إليها ؛ فيمكن القول بالالتجاء إلى القواعد الخاصة بمسئولية حارس الأشياء غير الحية ، وقد سبق أن عرفنا ، أن المسئولية تقوم في هذه الحالة على فكرة الخطأ المفترض افتراضاً لا يقبل إثبات العكس ، ولكن هذا النص لا يسعفنا في حالة التصادم الجوي ، لأن هذه القرينة ستعمل بالنسبة لمستغلي الطائرات المتصادمة جميعاً ، مما يؤدي إلى تهاونها .

لذلك كان لامناص من الالتجاء إلى القواعد التي تحكم المسئولية التقصيرية أي المسئولية القائمة على خطأ واجب الإثبات (١) .

٢٩٩ - ولكن يلاحظ أنه في حالة التصادم ، قد تنشأ مسئولية مستغلي الطائرات قبل الغير على السطح ، وهذه المسئولية تخضع لاتفاقية روما سالفة الذكر .

(١) الأسبوطى ١٤١ .

أما الأضرار التي تعيب الركاب والبضائع المشحونة على الطائرة ، فإنها تدخل في نطاق المسؤولية العقدية ، وقد تنطبق بشأنها اتفاقية وارسو التي تحكم عقد النقل الجوي الدولي ، إذا توافرت شروط انطباقها .

أما العلاقة بين ركاب الطائرة أو شاحني البضائع من جهة ومستغل الطائرة الأخرى من جهة أخرى ، فإنها تخضع لأحكام مسؤولية حارس الأشياء غير الحية ، أي المسؤولية القائمة على خطأ مفترض ، لا يقبل إثبات العكس .

التصادم الجوي على الصعيد الدولي :

٣٠٠ - لا توجد اتفاقية نافذة المفعول ، تنظم التصادم الجوي على الصعيد الدولي ، ويقتصر الأمر على مشروعات لاتفاقيات دولية ، آخرها مشروع مونتريال (كندا) الذي تعرض لأم أحكامه .

وطبقاً لهذا المشروع ، تقوم المسؤولية في حالة التصادم على فكرة الخطأ وذلك في العلاقة بين مستغل الطائرات المتصادمة ، ولا يعتبر تصادماً جويّاً ، إلا التصادم بين طائرتين في حالة طيران ، أي طائرتين تتحركان اعتماداً على قوتهم الذاتية ، حتى لو حدث التصادم على الأرض ، مادامت الحركة كانت بهدف الإقلاع . أو كانت لاحقة للهبوط .

أما مسؤولية مستغل كل طائرة ، قبل ركاب أو شاحني البضائع على الطائرة الأخرى ، فقد أسستها الاتفاقية على خطأ مفترض يمكن إثبات عكسه ، إذا أفلح المستغل في إثبات اتخاذه وتابعيه كل الإجراءات الضرورية لتجنب الضرر^(١) .

وإذا ثبتت مساهمة مستغل الطائرات المتصادمة في الخطأ الذي أدى إلى وقوع الضرر ، فإن المسؤولية توزع على المستغلين تبعاً لجسامة خطأ كل منهم^(٢)

ويمكن دفع المسؤولية ، استناداً إلى خطأ المضرور^(١) .

١ - وفيما يتعلق بالتوزيع ، وضع المشروع حداً أقصى يرتبط بقيمة الأثر الأخرى ، أى كل مستغل تتحدد مسؤوليته بقيمة طائفة المستغل الآخر ، مسداً فضلاً عن تحديد المسؤولية بالنسبة لكل راكب بمبلغ ٢٥٠٠٠٠ فرنك ومبلغ ٢٥٠ فرنك من كل كيلو جرام بالنسبة للبضائع ، وتصبح المسؤولية مطلقة إذا وقع الضرر نتيجة عمل أو امتناع عمدي من جانب المستول^(٢) .

وتسقط دعوى المسؤولية في جميع الأحوال ، بمعنى ثلاث سنوات من تاريخ الحادث ، وتتقدم بمعنى عامين من تاريخ وقوع الحادث ، ويحكم إلى القانون الوطني للحكمة التي يعرض عليها النزاع^(٣) ، بشأن أسباب انقطاع روة التصادم .

(١) ٦٢

(٢) ١١٠١٠٢

(٣) ٥٢

الفصل الثالث

عمليات المساعدة والإنقاذ

Assistance et sauvage

المصادر القانونية :

٣٠٢ - لا توجد على الصعيد الوطني ، تشريعات خاصة بتنظيم عمليات المساعدة والإنقاذ ، التي تتم لصالح الطائرة ، أو تباشرها الطائرة لصالح الأشخاص أو الأموال التي توجه في خطر سواء في البر أو البحر . ولا ينيل في هذه الحالة إلا بالإلتجاء للقواعد العامة ، حيث يمكن إعمال قواعد الإجراء بلا سبب في تنظيم العلاقات الناشئة عن عمليات المساعدة والإنقاذ ، ولكن هذه القواعد ، لا تسكن بطبيعة الأمر للقول بوجود التزام بالمساعدة أو الإنقاذ . أما على الصعيد الدولي ، فقد أبرمت اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٨ ، لتوحيد بعض القواعد الخاصة بمساعدة وإنقاذ الطائرات ، أو ما تقدمه هذه الطائرات من مساعدة أو إنقاذ ، وذلك إذا تمت هذه العمليات في البحر .

ونعرض فيما يلي - بإيجاز - لأحكام هذه الاتفاقية .

أحكام اتفاقية بروكسل ٢٩ سبتمبر ١٩٢٨ :

٣٠٣ - اقتضت الاتفاقية على تنظيم عمليات المساعدة والإنقاذ ، التي تتم في البحر ، سواء قامت بها طائرة أو سفينة .

ويلزم لسريان الاتفاقية ، أن تحمل الطائرة أو السفينة المنقذة أو التي يتم إنقاذها جنسية إحدى الدول الموقعة على الاتفاقية^(١) .

وألقت الاتفاقية ، التزام المساعدة والإنقاذ على قائد الطائرة أوروبان السفينة^(١) . ولا يتحمل مالك أو مجهزة السفينة ، أو مالك الطائرة أو مستغلها أى مسئولية من جراء الإخلال بالالتزام ، إلا إذا ثبت أنه أصدر أوامره بعدم تقديم المساعدة أو الإنقاذ^(٢) .

ولا يوجد الالتزام إلا بالنسبة للشخص الذى يحيق به الخطر فى البحر ، وبشرط ألا يؤدى التدخل للمساعدة أو الإنقاذ إلى تعريض المنقذ أو تعريض سلامة الركاب أو أفراد البطاقم لخطر جدى^(٣) .

ويقصد بالمساعدة ، كل نجدة يمكن أن تقدم لشخص فى البحر ، يواجه خطر الموت ، حتى لو أخذت المساعدة شكل الإمداد بالمعلومات^(٤) .

وقتولى التشريعات الوطنية ، النص على العقوبات التى تنطبق فى حالة الإخلال بالالتزام بالمساعدة والإنقاذ .

٣٠٤ — ويتولد عن المساعدة والإنقاذ ، حق فى مقابل لتغطية التكاليف والأضرار التى قد تلحق بالملزم نتيجة تدخله^(٥) . ويسأل مستغل الطائرة التى يتم التدخل لصالحها ومالك أو مجهزة السفينة بدفع المقابل ، مع ملاحظة أنه

(١) م ٢/١ ، ٢

(٢) ولا يوجد الالتزام إلا بالنسبة لطائر أو سفينة فى رحلة أو على أمة

الإقلاع (م ٢/٤) .

(٣) م ١/٢

(٤) م ٢/٣

(٥) م ٦/٢

(٦) م ١/٣

بالنسبة للسفينة . نطبق أحكام التشريعات الوطنية أو المقد البحرى^(١) .
 وإذا تعدد المقتدون ، ولم تكف المبالغ المحدودة ، يتم إجراء تخفيض
 بنسبة معينة في مستحقاتهم^(٢) .
 ولا يجوز أن يتعدى المقابل مبلغ ٥٠٠٠٠ فرنك عن كل شخص تم
 إنقاذه ويستحق هذا المبلغ فحسب ، حالة ما إذا لم يتم إنقاذ أحد^(٣) .
 ولا تتعدى مسؤولية مستغل الطائرة مبلغ ٥٠٠٠٠ فرنك .
 وقد نظمت الاتفاقية صورة إنقاذ الطائرة ذاتها أو حوائجها ، فأشارت
 إلى الاعتبارات التي يجب إدخالها في تقدير مقابل المساعدة والإنقاذ ، والذي
 لا يجوز أن يتعدى بحال قيمة الأموال التي تم إنقاذها^(٤) .

• ٢/٣٢(١)

• ٤/٣٢(٢)

• ٥/٣٢(٣)

• ٤٢(٤)

فهرس الكتاب

المصوح	المنحة
مقدمة	٣
القسم الأول - القانون الجوي العام	٢٣
الباب الأول - النظام القانوني للفضاء الجوي	٢٥
الفصل الأول - النظريات الفقهية	٢٧
المبحث الأول - حق مالك السطح على الفضاء الجوي الذي يعلو أملاكه	٢٧
المبحث الثاني - سيادة الدولة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها	٢٣
المطلب الأول - تعريف الفضاء الجوي	٢٤
المطلب الثاني - النظريات الفقهية الخاصة بتحديد حقوق الدولة على الفضاء الجوي	٢٩
الفرع الأول - نظرية سيادة الدولة المطلقة على الفضاء الجوي والاتجاهات المتفرعة عنها	٤٠
الفرع الثاني - نظرية حرية الفضاء الجوي المطلقة والاتجاهات المتفرعة عنها الوظيفية	٤٢
الفرع الثالث - النظرية	٤٥
الفصل الثاني - النظام القانوني لفضاء الجوي في ظل النصوص الوضعية	٤٩
الباب الثاني - الأحكام القانونية الخاصة بالطائرة وطاقها	٥٧
الفصل الأول - الأحكام القانونية الخاصة بالطائرة	٥٧
المبحث الأول - تعريف الطائرة وتصنيفاتها المختلفة	٥٧
المبحث الثاني - النظام الإداري للطائرة	٦١
المبحث الثالث - النظام القانوني للطائرة	٦٣

الموضوع	الصفحة
الفصل الثاني - طاقم الطائرة	٧٣
الباب الثالث - النظام القانوني للطائرات	٧٧
القسم الثاني القانون الجوي الخاص	٨٥
الباب الأول - أحكام القانون الجوي الخاص المتعلقة بالطائرة وقائدها	٨٦
الفصل الأول - الطائرة في ظل أحكام القانون الجوي الخاص	٨٦
الفصل الثاني - المسؤولية المدنية لقائد الطائرة	٩٥
الباب الثاني - عقد النقل الجوي	٩٨
الفصل الأول - نطاق تطبيق اتفاقية وارسو	١٠٠
الفصل الثاني - عقد النقل الجوي الدولي	١٠٨
المبحث الأول - عقد نقل الأشخاص	١٠٨
المطلب الأول - تكوين عقد نقل الأشخاص وإثباته	١٠٩
المطلب الثاني - آثار عقد نقل الأشخاص	١١٢
المطلب الثالث - مسؤولية الناقل الجوي	١٢١
الفرع الأول - الشروط اللازمة لتوافرها لتحقيق مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص	١٢٢
الفرع الثاني - وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص	١٣٢
الفرع الثالث - دعوى المسؤولية	١٤٥
الفرع الرابع - القواعد الخاصة بالتعويض	١٤٨
المبحث الثاني - عقد نقل البضائع	١٥٢
المطلب الأول - تكوين عقد النقل وإثباته	١٥٢
المطلب الثاني - آثار عقد نقل البضائع	١٥٦
المطلب الثالث - مسؤولية الناقل الجوي للبضائع	١٦٠
الفرع الأول - شروط تحقيق مسؤولية الناقل الجوي	١٦٠
الفرع الثاني - وسائل دفع المسؤولية في عقد نقل البضائع	١٦٣
الفرع الثالث - دعوى المسؤولية	١٦٧

الصفحة	الموضوع
١٧٦	الفرع الرابع - القواعد الخاصة بالتعويضات
١٧٧	الباب الثالث - الحوادث الجوية
	الفصل الأول - مسئولية مستغل الطائرة عن الأضرار التي تلحق
١٧٩	الغير على السطح :
	المبحث الأول - المسئولية عن الأضرار التي تلحق الغير على
١٨٠	السطح ، طبقاً للقانون المصري
	المبحث الثاني - المسئولية عن الأضرار التي تلحق الغير على
١٨٢	السطح ، طبقاً لاتفاقية روما
١٨٢	المطلب الأول - النهاية من الاتفاقية ونطاق تطبيقها
	المطلب الثاني - أساس مسئولية مستغل الطائرة طبقاً لاتفاقية
١٨٥	روما
١٨٨	المطلب الثالث - شرط انعقاد المسئولية
١٩٤	المطلب الرابع - تحديد شخص المسئول
٢٠٠	المطلب الخامس - وسائل دفع المسئولية
٢٠٤	المطلب السادس - دعوى المسئولية
٢٠٧	المطلب السابع - القواعد الخاصة بالتعويضات
٢١٠	المطلب الثامن - ضمانات المسئولية
٢١٦	الفصل الثاني - التصادم الجوي
٢١٨	الفصل الثالث - عمليات المساعدة والإنقاذ

